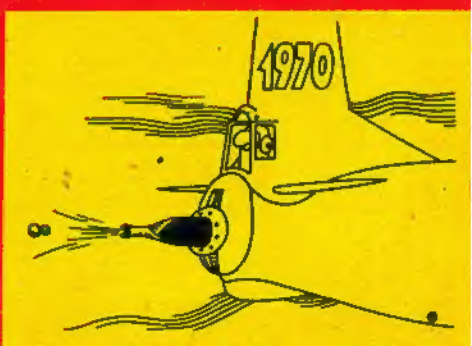
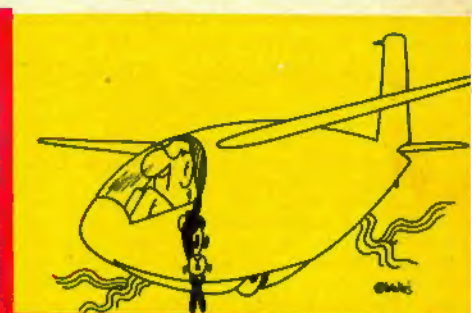


# SKRZYDLATA POLSKA

W numerze: NAJLEPSI Z DĘBLINA • IMPRESJE NA  
TEMATY LOTNICZE • POLSKI SZYBOWIEC WYCZY-  
NOWY „FOKA-5” • KSIĘŻYCOWE LABORATORIUM  
ODBIORCZE • WSPOMNIENIE JANUSZA MEISSNERA  
„WIATR W PODESZWACH” • WKŁADKA ZAWIERA-  
JĄCA MATERIAŁY Z IX KRAJOWEGO ZJAZDU APRL

NR 1 (935) • 4.I. 1970 • ROK XXVI/XL • CENA 2 ZŁ



1970 ✈ 1970 ✈ 1970 ✈ 1970 ✈ 1970



SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY  
I ASTRONAUTYCZNYWyróżniony Dyplomem Honorowym  
Fédération Aéronautique Internationale - FAIAdres redakcji:  
Warszawa 1, ul. Widok 8  
Telefon: 27-33-78

## REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny  
JERZY R. KONIECZNY  
Sekretarz redakcji  
JERZY ZARĘBSKIKierownicy działów:  
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIĄNOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne - STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny - IRENA BAKOWICZ

## PRENUMERATA

Kwartalnie - 26 zł  
Półrocznie - 52 zł  
Rocznie - 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch”. Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 - Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeratę przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicą, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-58, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdeszkalizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch”, Warszawa, ul. Nowowiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

## OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm<sup>2</sup> - 10,50 zł za każdy 1 cm<sup>2</sup>. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.PRZEDRUK DOZWOŁONY TYLKO  
ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcją nie zwraca.

## Druk

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego” - Warszawa, ul. Miedzianna 11. Zam. 10001 K-94

## WYDAWCA

WKE

WYDAWNICTWA  
KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI,  
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

## ZYCZENIA NOWOROCZNE

ZYCZENIA NOWOROCZNE  
DOWÓDCY WOJSK LOTNICZYCH

Z okazji Nowego Roku 1970 serdeczne życzenia jak najlepszych osiągnięć w pracy nad rozwojem polskich skrzydeł oraz przy umacnianiu obronności naszej ludowej Ojczyzny - składam wszystkim pilotom szybowcowym, samolotowym i balonowym, skoczkom spadochronowym, modelarzom, mechanikom, pracownikom przemysłu lotniczego, lotnictwa gospodarczego, sanitarnego i komunikacyjnego, seniorom lotnictwa oraz działaczom na polu popularyzacji lotnictwa w społeczeństwie, szczególnie wśród młodzieży.

Działaczom i członkom Aeroklubu PRL życzę pełnej realizacji uchwały IX Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL.

Wszystkim entuzjastom lotnictwa i jego sympatykom - życzę wiele sukcesów oraz szczęścia i pomyślności w życiu osobistym.

Dowódca Wojsk Lotniczych  
gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKIZYCZENIA NOWOROCZNE  
PREZESA AEROKLUBU PRL

Serdeczne życzenia owocnych wyników w pracy zawodowej, szczęścia i pomyślności w życiu osobistym w Nowym Roku 1970 składam, w imieniu Zarządu Głównego, wszystkim działaczom, członkom i pracownikom Aeroklubu PRL.

PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO  
AEROKLUBU PRL  
GEN. BRYG. NAWIG. WŁADYSŁAW JAGIELLOZYCZENIA NOWOROCZNE  
DYREKTORA CZŁC

Z okazji Nowego Roku składam serdeczne życzenia wszystkim polskim lotnikom, działaczom i pracownikom lotnictwa.

Życzę dalszych wspaniałych osiągnięć w umacnianiu obronności naszej Ojczyzny lotnictwem wojskowym:

- działaczom lotnictwa sportowego pomyślnej realizacji uchwał IX Krajowego Zjazdu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej,
- seniorom naszego lotnictwa długich lat życia w pełnym zdrowiu,
- pilotom szybowcowym, samolotowym, skoczkom spadochronowym oraz całej kadry pracowników Aeroklubu PRL wielkich sukcesów w szkoleniu i nowych wyczynach sportowych,
- modelarzom i członkom kół lotniczych sukcesów w nauce, ciekawych konstrukcji i twórczego rozwijania idei lotnictwa wśród naszej młodzieży,
- pilotom i pracownikom naziemnym lotnictwa gospodarczego i sanitarnego chętnego wypełniania trudnych i odpowiedzialnych obowiązków.

Życzę dalszych wspaniałych osiągnięć pracownikom Polskich Linii Lotniczych LOT i Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych.

Przekazuję jednocześnie w imieniu całego lotnictwa cywilnego serdeczne życzenia Czytelnikom „Skrzydlatej Polski”.

DYREKTOR  
CENTRALNEGO ZARZĄDU LOTNICTWA CYWILNEGO  
MOR MIECZYSLAW KOWIESKI

Kalendarzowa z nadejściem Nowego Roku budzą się w nas szczególne uczucia. Jak najbardziej osobiste prawdziwe, ale nie oderwane przecież od tego co nas otacza: najbliższej rodziny, środowiska w którym żyjemy, uczymy się i pracujemy; społeczności lotniczej, w której tworzymy działamy i pracujemy nad ciągłym rozwojem polskich skrzydeł. Zawsze więc pod koniec minionego, odchodzącego już roku próbujemy spojrzeć, chociaż pokrótce, na przeszłość, czyli ten rok stary, zbilansować go w jakiś sposób i spojrzeć w nowy - w najbliższą przyszłość.

Pewnie, że jeden rok w życiu kraju - to niewiele. W życiu jednak poszczególnego człowieka ma znaczenie ważne, czasem - uwzględniając dość zmienne koleje losu ludzkiego - może nieraz przełomowe dla dalszego życia. Myślę jednak, że miniony rok był szczególny, chociażby z tego względu, iż z racji srebrnych godów naszej ludowej Ojczyzny sumowaliśmy nie tylko dorobek jednego roku, ale całego naszego czterdziestolecia. Więc powodów do radości i dumy nam nie zabrakło, przy wszystkich jeszcze ciągle troskach i kłopotach dnia codziennego. Ale tak to już w życiu bywa.

Dla naszego lotnictwa był to również okres, którym się słusznie szczycimy. Wyraz temu dali mocno delegaci aeroklubów zebrani na grudniowym IX Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL. W liście wystosowanym w toku obrad do I Sekretarza KC PZPR - Władysława Gomułka stwierdzając on m. in.:

„W okresie pięćdziesięciu lat lotnictwa sportowego największe sukcesy uzyskaliśmy w Polsce Ludowej, dzięki pomocy partii i władzy ludowej. W tym okresie zdobyliśmy także wysoką pozycję w sporcie lotniczym na arenie międzynarodowej”. Sądząc, że stwierdzenie to można odnieść do wszystkich rodzajów lotnictwa polskiego.

Stoiśmy więc na progu Nowego 1970 Roku. Nie bez trosk zapewne o dalszy rozwój polskich skrzydeł. Wynikają one jednak z trudności wzrostu. Nauka i technika, a technika lotnicza w szczególności, czyni z każdym rokiem szalone postępy. Trzeba więc nam szybko maszerować naprzód, nieustannie dorównywać do czołówki. Zadanie ambitne, i przysparzające różnych trudności. Rzecz więc w tym, aby coraz efektywniej gospodarować i liczyć rozsądnie także wydawkowane zlotówki. Nasza baza naukowo-techniczna winna zaspokajać coraz lepiej potrzeby przemysłu i gospodarki. A to łączy się z kadrami wysoko kwalifikowanych specjalistów. Od nich zależy ogromnie dużo. Nas, w lotnictwie, nie trzeba o tym przekonywać. Stąd też i dla nas, między innymi, zadania w nowym roku.

Wchodzimy w ten Nowy 1970 Rok z optymizmem. I dla siebie, i dla polskich skrzydeł.

Jak kaže tradycja, chce się temu naszemu umiłowanemu lotnictwu stodoły wiele serdecznych życzeń - dalszego pomyślnego rozwoju. Chciałbym w szczególności, a sądzę, że będą w tym wyrażone w jakiejś mierze wyraziłem naszą całą społeczność lotniczą, żądać życzenia specjalne:

LOTNIKOM WOJSKOWYM - wielu znakomitych sukcesów w wyszkoleniu bojowym i politycznym oraz duże radości na co dzień

po trudach odpowiedzialnej służby;

AEROKLUBOWI PRL - ogromnie duże nowych sympatyków i członków, szczególnie spośród młodzieży, która by z uczuciowym zaangażowaniem przysparzała Polsce coraz to nowych laureatów światowych w sporcie lotniczym, na sprzęcie - wierzę w to - z którego czasowymi kłopotami stowarzyszenie upora się pomyślnie;

SZYBOWNIKOM, SPADOCHRONIARZOM I AKROBATOM SAMOLOTOWYM - sukcesów na tegorocznych mistrzostwach świata w USA, Jugosławii i W. Brytanii;

SENIOROM NASZEGO LOTNICTWA - dużo zdrowia, wszelkiej pomyślności i owocnej działalności wśród młodzieży;

PLL LOT - dalszych kilku setek kilometrów nowych linii lotniczych w kraju i za granicą, nowych odrzutów i lotów międzykontynentalnych;

WSZYSTKIM (tu nie wymienionym) lotnikom, pracownikom lotnictwa i działaczom - sukcesów w pracy społecznej i zawodowej oraz pomyślności w życiu osobistym.

Wypadałoby i „SKRZYDLATEM”! No, bo ten rok 1970 jest dla niej niejako jubileuszowy. W maju minie jej 25 lat w Polsce Ludowej, a w lipcu - w ogóle 40 lat w służbie polskich skrzydeł. Gdzieś tam na początku września br. wypadnie chyba 1 000-ny numer. Ha! ha! Niech więc jej się wiedzie jak najlepiej. Więcej papieru i nakładu.

Wam, Drodzy Czytelnicy, z Nowym Rokiem - wiele szczęścia i radości! Sukcesów i sukcesów - jak najwięcej! Znakomitych wyników w nauce i pracy!

Do Siego Roku

J. Karus



# Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● W RAMACH przeglądu filmów angielskich odbyła się 9 grudnia ubr. w warszawskim kinie „Skarpa” polska premiera słynnego filmu „Bitwa o Anglię”, reżyserii G. Hamiltona.

● NOWY, reprezentacyjny lokal biura LOT-u i „Orbisu”, otwarte 15 grudnia ubr. w Pradze Czeskiej. Mieści się on w centrum miasta przy ulicy Paryskiej i jest jednym z najpiękniejszych biur tego typu w Pradze. Praska placówka LOT-u jest 31 biurem PLL LOT poza granicami kraju.

● WYDAWNICTWO Poznańskie zamierza wydać w tym roku popularną książkę Arkadego Fiedlera pt. „Dziwizjon 303”, w bardzo dużym nakładzie 100 tysięcy egzemplarzy.

● WALNE Zgromadzenie Sprawozdawcze członków Aeroklubu Warszawskiego, które odbyło się 15 grudnia 1969 r. podsumowało pracę tego aeroklubu za okres ostatnich roku. W obradach wziął udział prezes ZG APRL gen. tryb. nawig. Władysław Jagiełło. Referat sprawozdawczy wygłosił prezes AW płk Tadeusz Zieliński. W czasie obrad liczni działacze społeczni i pracownicy AW wręczone odznaczenia państwowe oraz wyróżnienia aeroklubowe. Zwycięzca Cakocznyczych Zawodów Szybowcowych AW, Franciszek Szachewicz, otrzymał puchar im. Sławomira Makaruka.

● W KLUBIE Oficerskim przy Alei Żwirki i Wigury w Warszawie odbyło się 26 grudnia ubr. tradycyjne spotkanie przy chołnie członków Klubu Seniorów Lotnictwa APRL. Tego samego dnia w południe delegacja KBL siołyła wieniec pod Pomnikiem Lotnika. W czasie spotkania z członkami KBL otrzymała odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego”, a 17 plakietki jubileuszowe z okazji 50-lecia działalności w lotnictwie.

● DESKIDZKA Grupa Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego przygotowała, w porozumieniu z zespołem lotnictwa sanitarnego w Katowicach, 12 ławek dla śmigłowców, które w razie potrzeby będą użyte w tegorocznym sezonie zimowym w akcjach ratunkowych.

● WYTWÓRNI Sprzętu Komunikacyjnego w Mińsku wysłała w ubr. 5 samolotów An-3 w wersji lotniczej do Jugosławii, która zakupiła tego typu maszyny dla potrzeb lotnictwa gospodarczego.

● WYSTAWĘ obrazującą 40-letni dorobek Polskich Lotników Lotniczych LOT przeniesiono w pierwszy dzień grudnia 1969 r. z Pałacu Kultury i Nauki do Stołecznego Domu Kultury przy ul. Elektrycznej 13. Podczas 3-tygodniowej ekspozycji w PKiN wystawę odwiedziło ponad 25 tysięcy osób. Również dużym zainteresowaniem cieszyła się wystawa w nowym miejscu ekspozycji, odwiedzała ją bowiem codziennie 600-800 osób. Wystawa czynna była do końca grudnia ubr.

● PREZES Aeroklubu Krakowskiego, mgr Roman Jaworowski otrzymał Honorową Odznakę Ruchu Przyjaciół Harcerstwa.

● ZARZĄD Polityczny Wojsk Obrony Powietrznej Kraju wydał w końcu ubr. pracę Zenona Łobza pt. „Z dziejów 11 pułku lotnictwa myśliwskiego”. Jest to próba monografii pułku, który w roku ubiegłym obchodził 25 rocznicę swego powstania.

● W KATEDRZE Osprzętu i Automatyki Lotniczej Politechniki Warszawskiej, pod kierunkiem prof. Kazimierza Giebiekiego, odbyło się 13 grud-

nia ubr. seminarium znanego pilota Wojciecha Mozdyniewicza pt. „Wprowadzenie do zagadnień szybowcowej taktyki przelotowej”. W szerokiej dyskusji wzięli udział liczni specjaliści w zakresie osprzętu oraz całowi skrybownicy.

● I OGÓLNOPOLSKA Wystawa Makiet Lotniczych w Opolu, zorganizowana przez miejscowy aeroklub, cieszyła się dużym powodzeniem. Zwiedziło ją ponad 13 tysięcy osób. W konkursie zorganizowanym z okazji wystawy modelarze opolscy odnieśli duży sukces, zajmując pierwsze miejsce w nieoficjalnej punktacji zespołowej. W kategorii modeli redukcyjnych latających zwyciężyli Jerzy Ostrowski z Częstochowy. W kategorii modeli piastkowych i miejsce zajęli Włodzisław Polaszczak z Opola, 1 i 3 miejsce przypadło 3 kolede klubowemu Witoldowi Lisowi, który otrzymał nagrodę Dowódcy Wojsk Lotniczych za ekspozycję modeli samolotów bojowych.

● NOWY zeszyt (nr 39/1969) „Prac Instytutu Lotnictwa” przynosi prace następujących autorów: mgr inż. Stefana Bramskiego i dra inż. Janusza Morawskiego, mgr inż. Janusza Seroi, mgr inż. Wojciecha Kani, dra inż. Jerzego Hollińskiego oraz Leodwika Zerk. Cena zeszytu 33 zł.

● SZYBOWNICY Aeroklubu Grudziądzkiego mieli w ubr. bogaty sezon. Wykonali m. in. 5 przelotów ponad 30 km, 13 po 300 km i 3 po 500 km. Zdobyli ogółem 13 diamentów oraz pierwszą w historii AG siołą szybowcową z trzema diamentami. Po trasach samolotowych pilotów przelecieli ponad 10 tysięcy km.

● JEDEN z obozowych polskich pilotów w akrobacji samolotowej, instr. pil. Stanisław Ackerman, opuścił Inowrocław i przeniósł się do Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu.

● ZMARLI w Warszawie: 23 listopada 1969 r. — Wacław Ulas, pionier szybownictwa polskiego, zasłużony działacz lotnictwa sportowego, członek Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

4 grudnia 1969 r. — Bronisław Sikora, przeżył 23 lata, pracownik Katedry Budowy Lotnisk Politechniki Warszawskiej.

6 grudnia 1969 r. — Hieronim Gonstol, inżynier, przeżył 61 lat, b. kierownik Działu Normalizacji Instytutu Lotnictwa.

## WARSZAWSKI KLUB SENIORÓW LOTNICTWA

zawiadamia swych członków, że w lokalu Biura ZG Aeroklubu PRL, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 59, odbędzie się w pierwszym kwartale br. następujące odczyty:

- 5 stycznia 1970, godz. 18.00: inż. Szumilewicz — „Samoloty dalekiego zasięgu” (film i przekrocz);
- 20 stycznia 1970, godz. 18.00: inż. Edward Kowalik — „Lotniska w Ameryce”;
- 3 lutego 1970, godz. 18.00: inż. Andrzej Glass — „PLL LOT 1939 r.”;
- 17 lutego 1970, godz. 18.00: inż. Andrzej Glass — „Przeloty samolotów w 1939 r.”;
- 3 marca 1970, godz. 18.00: inż. Andrzej Glass — „Wkład lotnictwa polskiego w II wojnę światową”.

Zarząd Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa serdecznie zaprasza swych członków na powyższe odczyty.

## PRZEPRAZAMY

W nr. 37 „Skrzydlatej Polski” z 14.12.1969 r. wzmiank o podziękowaniu dla Autora niżej — red. Zygmunta GRABOWIECKIEGO — stanowiących ilustrację artykułu pt. „Jubileuszowe imprezy Aeroklubu Gdańskiego”. Autora niżej i naszych Czytelników przepraszamy za to niedopatrzenie. (red.)

# ODZNACZENIA W AEROKLUBACH REGIONALNYCH

Z okazji 25-lecia PRL i 50-lecia lotnictwa sportowego w Polsce, wyróżniający się działacze i kadra aeroklubów regionalnych udekorowani zostali odznaczeniami państwowymi, nadanymi im przez Radę Państwa za zasługi w pracy zawodowej i społecznej. Wręczenie odznaczeń miało charakter uroczysty i odbywało się w roku ubiegłym w prezydium miejscowych Rad Narodowych lub na walnych zebraniach. Poniżej zamieszczamy wykaz odznaczonych w tych aeroklubach i ośrodkach APRL, które nas o tym powiadomiły.

## AEROKLUB BIAŁOSTOCKI

Złoty Krzyż Zasługi otrzymał Józef PAWLUS. Srebrny Krzyż Zasługi otrzymał Henryk ZAMAN.

Brazone Krzyże Zasługi otrzymali: Rajmund DAKOWICZ i Irena TYLMAN.

## AEROKLUB GRUDZIĄDZKI

Złote Krzyże Zasługi otrzymali: Tadeusz RUCINSKI, Walenty HART i Bernard KOPICKI. Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: J. MICHALSKI i J. SZCZUTKOWSKI.

Brazone Krzyże Zasługi otrzymali: J. MAR-TYNEC i J. KRZESZOWSKI.

## AEROKLUB KRAKOWSKI

Złoty Krzyż Zasługi otrzymał Adam CZEPIRSKI.

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymał: Krystyna SZYMAŃSKA, M. ZIARKO, B. DAWICKI, R. WŁOSIŃSKI i J. TARKOWSKI.

## AEROKLUB KUJAWSKI

w Inowrocławiu

Złote Krzyże Zasługi otrzymali: Zdzisław PRZYJEMSKI i Mieczysław GĄSIOROWSKI. Srebrne Krzyże Zasługi otrzymał: Edmund WOJCIECHOWSKI, Zdzisław ZAWADZKI, Stanisław ACKERMAN, Remigiusz JANKOWSKI i Jan WALCZAK.

Brazone Krzyże Zasługi otrzymał: Stanisław RESZKE i Zygmunt WOJCIECHOWSKI.

## AEROKLUB ŁÓDZKI

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymał: Stanisław BYLSKA, Józef PIECZEWSKI, Seweryn PRZYBYLSKI, Maria MUCHA, Mieczysław NIEDZIEDZIŃSKI i Witold KALITA.

Brazone Krzyże Zasługi otrzymał: Eugeniusz OLESZENKIEWICZ, Juliusz KĘDZIELEWSKI.

Stanisław KONOPKA, Ryszard KUBASIEWICZ i Zbyszek KRUK.

## AEROKLUB OSTROWSKI

Złote Krzyże Zasługi otrzymali: Zbigniew KWASNIEWSKI, Czesław CNOTLIWY i Jerzy KUBACZEWSKI.

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: Tadeusz SZYMCHAK, Stanisław SOJKA i Marian FIL-PIAK.

Brazone Krzyże Zasługi otrzymał Henryk MUSZCZYŃSKI.

## AEROKLUB POMORSKI

w Toruniu

Złoty Krzyż Zasługi otrzymał Kazimierz SKO-WRONEK.

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymał: Tadeusz WITKOWSKI, Michał SZMYT i Przemysław PIATKOWSKI.

Brazone Krzyże Zasługi otrzymał: Zbigniew KUDZEWICZ, Franciszek MOSKAL i Henryk MELLER.

## AEROKLUB WARSZAWSKI

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymał: Eugeniusz SKARZYŃSKA, Wiktor SZYDŁOWSKI, Roman NERLING i Ryszard LEWANDOWSKI.

Brazone Krzyże Zasługi otrzymał: Andrzej KMIOTEK, Antoni HENCLEWSKI, Jerzy ŁACIK, Janusz PASIERSKI, Marian KRAWCZYK, Józef SATKOWSKI, Zacheusz ŁASAK, Władysław SYSAK, Romuald WOSZCZEROWICZ i Władysław DUDKOWSKI.

## CENTRUM SZYBOWCOWE

w Lesznie Wlkp.

Złote Krzyże Zasługi otrzymał: Janusz KO-LANOWSKI i Stanisław CIESLIK.

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymał: Michał ADAMCZYK, Grzegorz WASKOWIAK i Jan WROBLEWSKI.

Brazone Krzyże Zasługi otrzymał: Franciszek OLEJNICZAK, Józef BONIAK, Albina PLEWA, Kazimierz MIKOŁAJCZYK, Mieczysław WILCZAK, Ludwik KURASIAK i Józef ME-RECC.

## BIURO KONSTRUKCYJNE APRL

w Krakowie

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymał: Jan CZER-WIŃSKI, Jerzy HALUCH, Tadeusz HANUSZ, Henryk KOLLAT i Czesław LORENC.

## REZOLUCJA KOMITETU PRAWNEGO ONZ w sprawie porywania samolotów cywilnych

KOMITET Prawny sesji ONZ, po kilkutygodniowej debacie i rozpatrzeniu szeregu raportów, dotyczących problemu uprowadzenia samolotów cywilnych komunikacji lotniczej, uchwalił rezolucję wywołującą państwa do podjęcia skutecznych kroków prawnych mających na celu zwalczanie tego zjawiska.

W rezolucji wzywa się kraje, by ściśle i karali porywaczy samolotów oraz by współpracowały w tej dziedzinie z organizacjami międzynarodowymi, w szczególności z Organizacją Lotnictwa Cywilnego.

Uchwalona rezolucja nie jest jednak w pełni zadowalającą środkiem, który mógłby zapoczątkować skuteczną międzynarodową walkę z procederem porywania samolotów. Na fakt ten wskazał delegat Polski w Komitecie Prawnym, prof. A. Kłakowski. Konieczne jest podjęcie ważnych postanowień w sprawie ekstradycji porywaczy i decyzje te powinny być uchwalone na forum ONZ.

Postulat Polski spotkał się z dużym zainteresowaniem i jak się przewiduje, sprawa zostanie wniesiona ponownie na forum ONZ na następnej sesji Zgromadzenia Ogólnego.

## Grudniowy numer „Techniki Lotniczej i Astronautycznej”

W numerze 12/69 miesięcznika Sekcji Lotniczej SEMP przeczytacie m. in.:

O badaniach planety Mars można dowiedzieć się z artykułu „Badania Marsa za pomocą sond kosmicznych”.

W artykule „Podział pracy załogi samolotu w czasie podchodzenia do lądowania w szych warunkach meteorologicznych” omówiono podział pracy załogi przy określonych minimach meteorologicznych lądowania, stosowany przez BEA oraz „Air France”.

W artykule „Wyniki badań naukowych przeciwhałasowych dla pilotów samolotów pasażerskich” omówiono zasady działania naukowców przeciwhałasowych i opisano ich rodzaje, m. in. naukowców polskiej konstrukcji.

Ciekawą pozycją w tym zeszycie jest także artykuł pt. „Nietóre zagadnienia turbinyowych zespołów pompowych silników rakietowych”.

Zachęcamy do lektury grudniowego numeru „Techniki Lotniczej i Astronautycznej”.

## 6 MILIONÓW PASAŻERÓW PLL LOT

5250 milionów pasażerów przewoziły po wojnie Polskie Linie Lotnicze LOT. Uroczystość powitania sześciomilionowego pasażera odbyła się 17 grudnia 1969 r. na warszawskim lotnisku Okęcie. Jubileuszowy pasażer przyjechał do Warszawy z Mediolanu na pokładzie Ha-18, pilotowanego przez kpt. W. Pełkę. Był nim obywatel włoski, ROBERTO CAPELLI, przedstawiciel polskich Centrali Handlu Zagranicznego „Ciech”. Osoba, która rozpoczęła stołowy milion pasażerów LOT-u, jest również handlowcem, mgr Andrzej Witkowski z Łodzi. Test on pracownikiem Centrali Tekstylna-Bawelniczej „Cetabe”. Wszyscy trzej wielokrotnie korzystali z usług przewoźników PLL LOT. Jednocześnie chwalił komfort lotu i miłą obsługę.

Sześciomilionowego pasażera powitał zastępca dyrektora PLL LOT, K. Wierzbicki. R. Capelli, M. Lena i A. Witkowski otrzymali kwiaty i upominki.

Na zdjęciu niżej: Roberto Capelli i stewardessa PLL LOT Anna Sokolowska.

Zdjęcie: M. Kobrzyński





# NAJLEPSI Z DĘBLINA

W ostatnim numerze „Skrzydlatej” z ub. r. przodujących wychowanków tej sławnej uczelni, zrelacjonowaliśmy przebieg uroczystości promocyjnych w dęblińskiej „Szkołę Orłąt” – Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasieckiego. Obecnie – przedstawiamy sylwetki

## Ppor. FRANCISZEK KLIMCZUK

JEST pochodzenia chłopskiego. Zainteresowanie lotnictwem wykazuje – jak sam mówi – od najmłodszych lat. Już jako młody chłopiec sam buduje i puszcza latawce. W szkole podstawowej uczy się bardzo dobrze i niezależnie od zajęć szkolnych rozczytuje się w książkach o tematyce lotniczej. Najbardziej pociąga go literatura piękna z tej dziedziny.

Jako uczeń 8 klasy liceum ogólnokształcącego w Słupsku, w wyniku intensywnych starań, zostaje członkiem sekcji szybowcowej miejscowego aeroklubu. W tymże Aeroklubie Słupskim kończy szkolenie szybowcowe i otrzymuje третią klasę pilota szybowcowego.

Ukończywszy liceum i uzyskawszy świadectwo dojrzałości, zaczyna realizować wytknięty od wczesnej młodości cel: pomyślnie odbywa badania lotniczo-lekarskie i z wyróżnieniem zdaje egzamin wstępny do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie.

W trakcie całego okresu nauki – przoduje. Zgodnie z opinią przełożonych i kolegów, jest wzorem koleżeństwa, uczynności i pracowitości. Pracując sam, pomaga swym towarzyszom i zachęca ich do zdobywania maksimum wiedzy. Wybitnie wyróżnia się w działalności społecznej, zyskując sobie szacunkowe miano wzorowego towarzysza partyjnego. Oprócz intensywnego zaangażowania się nauką – znajduje również czas na liczne spotkania z młodzieżą, wśród której popularyzuje i umacnia idee obronności Ojczyzny i piękno sportu lotniczego.

Na egzaminie końcowym otrzymuje ogólną ocenę bardzo dobrą i uzyskuje pierwszą lokatę wśród wszystkich podchorążych. Zapytany o swe dalsze zamiary, odpowiada:

— Bardzo jestem szczęśliwy i dumny z tego, co dotychczas osiągnąłem. Traktuję to jednak jako pierwszy etap mojej lotniczej drogi. Chcę ukończyć wyższe studia, zdobyć pierwszą klasę pilota wojskowego, a w przyszłości zostać pilotem doświadczalnym.

## Ppor. JERZY KOWALSKI

WYWODZI się z rodziny robotniczej. Lotnictwem zainteresował się w 10 klasie szkoły średniej. Będąc uczniem liceum ogólnokształcącego w Chełmnie nad Wisłą, został członkiem Aeroklubu Grudziądzkiego, w którym ukończył szkolenie szybowcowe i uzyskał третią klasę pilota szybowcowego.

Zdawszy maturę, zdecydował się kandydować do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Przeszedłszy



Ppor. Franciszek Klimczuk



Ppor. Jerzy Kowalski



Ppor. Jan Tarczoń



Mł. chor. Tadeusz Uchwat

z pozytywnym wynikiem badania lotniczo-lekarskie, zdał egzamin na tę uczelnię i w styczniu 1967 roku rozpoczął studia.

Od pierwszych dni pobytu w dęblińskiej szkole wyróżniał się konsekwentnym, upartym opanowywaniem materiałów wchodzących w zakres programu nauki. Każda trudność, jaką napotykał, mobilizowała go do jeszcze większego wysiłku. Jego praca dała piękny plon podczas końcowych egzaminów: zdał na ogólną ocenę bardzo dobrą i uzyskał drugą lokatę.

Jego przełożeni oceniają go wysoko: „Aktywny członek partii, głęboko zaangażowany ideowo, bardzo dobry kolega, dbający o wyniki pracy nie tylko swojej ale i innych. Zawsze chętny do pomocy, niezwykle uczynny.”

— Jestem zadowolony ze swych osiągnięć – mówi ppor. Kowalski. — To nie jest frazes, ale dobrze rozumiem, co zawdzięczam ludowemu

państwu. Nie poprzestanę na tym; co uzyskałem. Moim marzeniem jest zdobycie pierwszej klasy pilota wojskowego w lotnictwie morskim i odbycie wyższych studiów. Myślę, że potrafię te marzenia urzeczywistnić.

## Ppor. JAN TARCZOŃ

JEST synem robotnika. Lotnictwo pociąga go silnie od małego. Ukończywszy szkołę podstawową zostaje jednak uczniem technikum skórzanego – niezupełnie jeszcze wierzy, że może kiedyś zostać lotnikiem. Uczy się pilnie, a zarazem czuje, iż lotnictwo jest tą dziedziną, która interesuje go najbardziej. Zaczyna myśleć o tym, aby zapisać się do aeroklubu.

Serdecznie przyjęty, wstępuje do sekcji szybowcowej Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu. Czas wolny od nauki w technikum poświęca na zapoznanie się z historią lotnictwa, teorią lotu i innymi naukami z lotniczej dziedziny.

Zdaje egzaminy teoretyczne i rozpoczyna w klubie naukę latania. W roku 1965 jest już pilotem szybowcowym III klasy. Wraz z pilotem Stanisławem Józefczakiem, na dwumiejscowym szybowcu „Bocian”, bierze udział w locie na fali, którego wynikiem jest ustanowienie nowego rekordu Polski w przewyższeniu i wysokości bezwzględnej.

W roku 1966 zdaje maturę i zdobywa zarazem II klasę pilota szybowcowego. Teraz już zdecydowanie przystępuje do egzaminów na studia w dęblińskiej „Szkołę Orłąt”. Mimo niemałych trudności, spowodowanych szybkim tempem nauki i dużą ilością przedmiotów, wszystkie egzaminy na pierwszym roku i latach następnych zalicza na ocenę co najmniej dobrze. Jest w ścisłej czołówce przodujących podchorążych, cieszy się opinią dobrego kolegi i aktywnego członka partii. Uzdyskłada dobre wyniki w praktycznym wykonywaniu lotów. Tak dobiega końca trzyletni okres studiów w wojskowej uczelni.

Egzamin końcowy z praktycznego wykonywania lotów zdaje na piątkę, zaś z egzaminów teoretycznych uzyskuje oceny dobre i bardzo dobre. To wszystko umożliwia mu ukończenie szkoły z третią lokatą i tytułem pilota wojskowego III klasy.

## Co myśli o przyszłości?

— Marzenia lat młodzieńczych spełniły się – mówi. — Teraz zamierzam uzyskać pierwszą klasę pilota wojskowego i odbyć studia w dziedzinie pedagogiki. Rozpaczam obecnie przygotowanie z zakresu programu instruktorskiego – będę kiedyś instruktorem lotniczym i dlatego wyższe studia pedagogiczne będą mi bardzo potrzebne.

## Mł. chor. TADEUSZ UCHWAT

P OCHODZI z rodziny małorolnego chłopca, z województwa krakowskiego.

W roku 1967 ukończył wydział elektryczny technikum przemysłowo-pedagogicznego w Krośnie. Przed powołaniem do służby wojskowej pracował w fabryce silników elektrycznych „Tamel” w Tarnowie. Do partii przyjęty został w roku 1966.

W okresie poprzedzającym służbę wojskową był w Podoficerskiej Szkole Łączności. W wojsku – wyróżnił się wzorowym wykonywaniem obowiązków i aktywną pracą w organizacji partyjnej swej jednostki.

W Szkole Chorążych zyskał sobie uznanie przełożonych jako przodujący kadet. W dowód wyróżnienia za swą postawę został wybrany członkiem komitetu podstawowej organizacji partyjnej szkoły. Za aktywną pracę podczas wyborów do Sejmu i rad narodowych – otrzymał dyplom uznania, przyznany przez ministra Obrony Narodowej.

Młodszy chorąży Uchwat przez cały czas nauki w Szkole Chorążych otrzymywał oceny bardzo dobre. Na egzaminach końcowych dostał ogólną ocenę „bardzo dobrze”, zajmując tym samym pierwszą lokatę i zdobywając specjalność pilota śmigłowców.



**P**ODOBNIE jak inne wielkie i wspaniałe wydarzenia, pierwsze wyprawy ratunkowe na Księżyc dostarczyły ludzkości bogatych wrażeń, stały się okazją do odmiennego niż dotychczas spojrzenia na problemy współczesnego świata, a także postawiły człowieka w sytuacji, która do niedawna pasowała jedynie do powieści fantastyczno-naukowej. Powstało mianowicie pytanie, czy rzeczywiście można wykluczyć istnienie na Srebrnym Globie jakiegokolwiek formy życia, a jeśli nie, to jak zopieć przedostanie się tych mikroorganizmów do środowiska ziemskiego. Co zrobić, aby tryumfalny powrót z Księżycą nie oznaczał dla ziemian zagłady ze strony nieznanych drobnoustrojów. O ile przeciętny człowiek rozpatruje powyższe pytania raczej od strony emocjonalnej, o tyle naukowcy pracujący nad programem „Apollo” musieli rozważyć na chłodno wszystkie możliwości i zawczasu znaleźć odpowiednie zabezpieczenie. Wprowadzili eksperymenty w laboratoriach naziemnych i zdrowy rozsądek wskazywały, że w warunkach, jakie panują na powierzchni Srebrnego Globu, możliwe jest jedynie istnienie niektórych form przetrwalnikowych, zaś o rozwoju nawet najprostszycy organizmów nie może być mowy, lecz cena pomyłki mogła okazać się zbyt wysoka. Poza tym w miarę opanowywania przez człowieka kolejnych planet powyższy problem będzie nadal aktualny i trzeba go zawczasu rozwiązać. NASA uznała, że dostatecznym sprawdzianem, czy seleno-nauci nie zostali skażeni (i ewentualnym zabezpieczeniem otoczenia) jest odizolowanie ich na okres kilku tygodni i przeprowadzenie w tym czasie badań kontrolnych.

# PIERWSZE KROKI NA ZIEMI

JERZY WIERZBOWSKI



Załoga statku „Apollo”, po zakończeniu wyprawy księżycowej, opuszcza śmigłowiec i przechodzi po pokładzie lotniskowca do przenośnego pomieszczenia izolacyjnego, które zostanie przetransportowane do Księżycowego Laboratorium Odbiorczego.

**J**AKO miejsce kwarantanny kosmonautów, kabiny statku kosmicznego i próbek gleby księżycowej służyły zbudowane nieopodal Houston w Teksasie — Księżycowe Laboratorium Odbiorcze. Składa się ono z czterech funkcjonalnych części: Sekcji Odbioru Astronautów, Laboratorium Gleby Księżycowej, Laboratorium Radiacyjnego oraz Sekcji Gospodarczo-Administracyjnej. Wszyscy ludzie i materiały przybywające do Laboratorium, lub opuszczające je, przechodzą przez system służby powietrznych, gdzie następuje sterylizacja promieniami ultrafioletowymi. Niezależnie od otoczenia zasilanie energią elektryczną i system klimatyzacyjno-filtracyjny (utrzymujący w Laboratorium podciśnienie) ma zapobiegać wydostaniu się na zewnątrz jakiegokolwiek źródła skażenia. Lunonauci mieszkający w Sekcji Odbioru są całkowicie izolowani od świata zewnętrznego — oddychają stale tym samym oczyszczanym powietrzem, piją tę samą (oczywi-

ście regenerowaną) wodę. Wszystkie odpadki pozostają w sekcji kwarantanny. Do dyspozycji zdobywców Księżycy stoją indywidualne sypialnie, pokoje do pracy, sala sportowa, czytelnia. Spotkania z rodzinami i zespołem odbierającym sprawozdania z przebiegu lotu odbywają się przez szybę — w sali przedzielonej szklaną ścianą. Sekcja Odbioru Astronautów obejmuje także pomieszczenia do badań medycznych, salę operacyjną, laboratoria analityczne kwatery dla personelu pomocniczego, kuchnię, jadalnię oraz pomieszczenie dla kabiny statku kosmicznego. Dane z badań biomedycznych są opracowywane za pomocą maszyn matematycznych i przekazywane na zewnątrz drogą dalekopisową.

Podróż z miejsca wodowania do Laboratorium kosmonauci odbywają w towarzystwie jednego lekarza i technika, wewnątrz przenośnego pomieszczenia izolacyjnego, które zawiera sypialnię, salonik, kuchnię i urządzenia sanitarne. Początkowo planowano, że po wodowaniu kabi-

na zostanie przeniesiona na pokład lotniskowca i tam lunonauci przejdą do pomieszczenia izolacyjnego przez hermetyczny kołnierz. Ostatecznie zrezygnowano z tej wersji operacji odzyskania.

Po wodowaniu, pletwonurkowie ubrani w izolacyjne skafandry ochronne podają kosmonautom do kabiny podobne ochronne kombinizony z maskami filtracyjnymi. Założwszy je, lunonauci odlatują śmigłowcem na pokład lotniskowca, gdzie natychmiast przechodzą do przenośnego pomieszczenia izolacyjnego. Po przybyciu do najbliższej lądowej bazy lotniczej jest ono drogą powietrzną dostarczane do Laboratorium Odbiorczego w Houston, podobnie jak zmyta (po wylądowaniu) środkami dezynfekcyjnymi kabina „Apollo”. Próbkę gleby księżycowej i filmy są dostarczane do Teksasu transportem lotniczym wprost z pokładu lotniskowca.

Ponieważ Srebrny Glob pozbawiony jest atmosfery, jego grunt w ze-

tnięciu z powietrzem uległby gwałtownemu utlenieniu, tracąc swe pierwotne właściwości, o zbadanie których chodzi naukowcom. Poza tym zagrożeni wybuchem byłiby kosmonauci i uczeni badający próbki. Dlatego pobierana z Księżycy gleba jest od razu pakowana do hermetycznych pojemników, których otwarcie na Ziemi następuje w komorach próżniowych.

Początkowo wszystkie próbki zostają sfotografowane i skatalogowane, a następnie powołana w tym celu komisja ustala przeznaczenie poszczególnych próbek. Część z nich jest badana na miejscu w Houston, część natomiast otrzymują wytypowane placówki naukowe na całym świecie. Laboratorium Gleby Księżycowej, prócz tego, że służy jako miejsce przechowywania materiałów przywożonych przez kolejne wyprawy, przeprowadza także ich wstępne badania. Ustala się tu podstawowe właściwości fizyczne gruntu księżycowego. W próbie spektroskopowej bada się jego skład chemiczny.



# KSIĘŻYCOWE LABORATORIUM ODBIORCZE

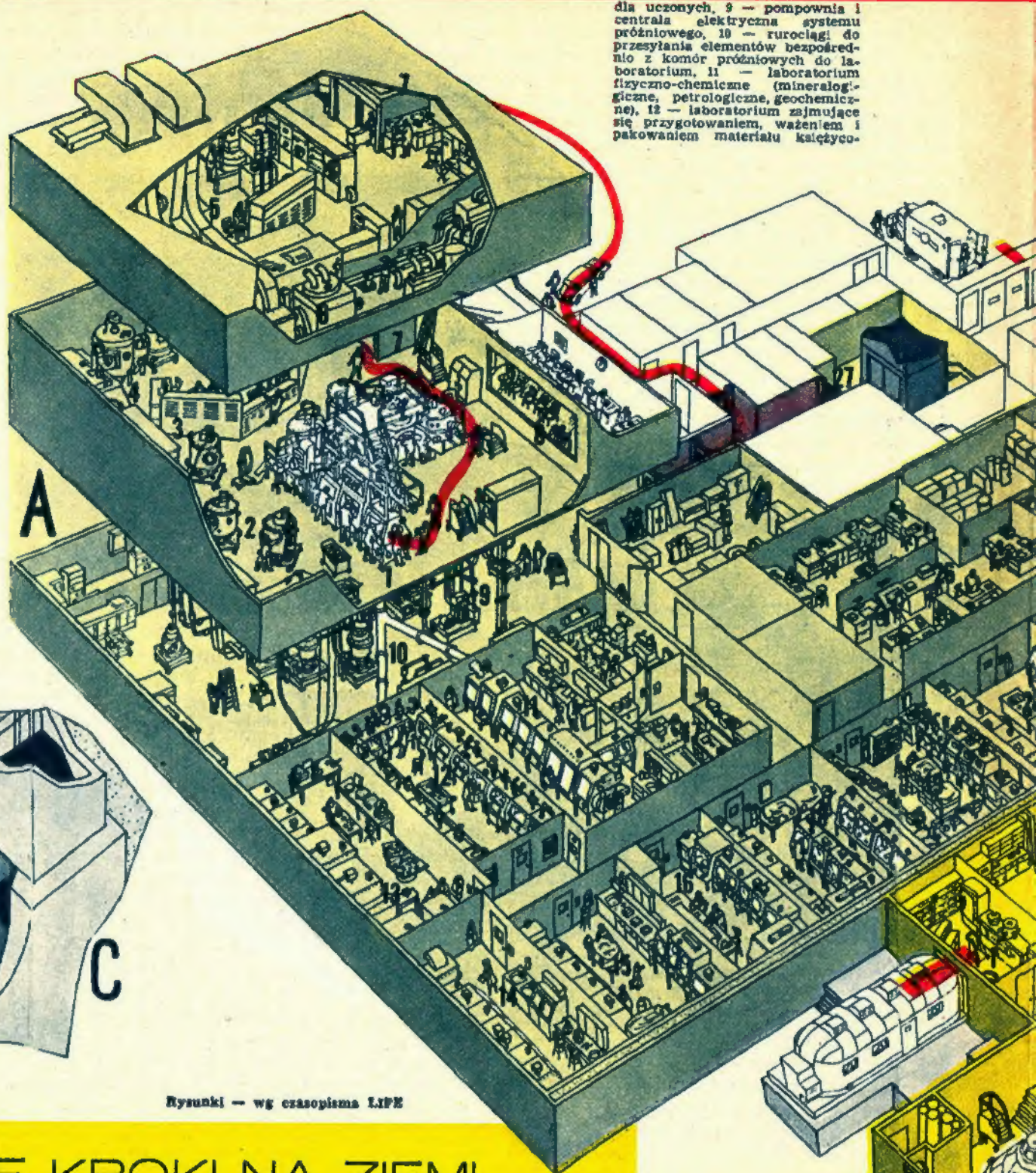
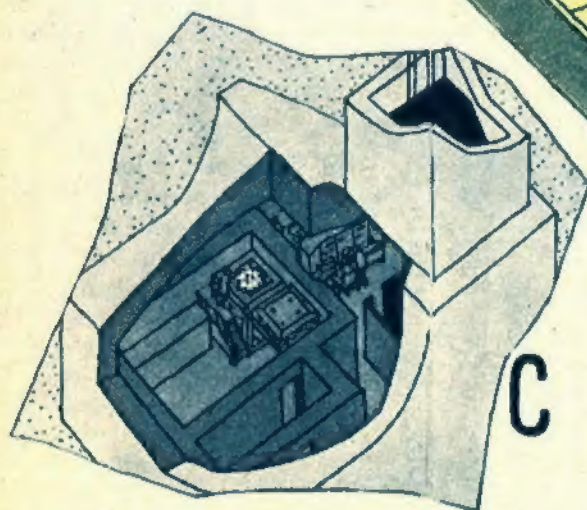
Przekrój perspektywny pokazuje Księżycowe Laboratorium Odbiorcze w Houston, gdzie docierają wszyscy astronauty amerykańscy, którzy odbyli wyprawę na powierzchnię Srebrnego Globu.

Dojścia do biologicznie odizolowanych części Księżycowego Laboratorium Odbiorczego zostały oznaczone liniami czerwonymi. Wejście do pomieszczenia 1 — poprzez windę 7. Inne wejścia służą dla astronautów, statku kosmicznego, dowozu żywności itp. Kolor fioletowy oznacza służbę powietrza dla personelu wchodzącego i wychodzącego.

## A. ZESPÓŁ LABORATORIÓW KSIĘŻYCOWYCH

Ponad 100 uczonych i ich pomocników bada materiał księżycowy w zespole laboratoriów oznaczonym kolorem zielonym.

1 — Komory próżniowe do przyjęcia materiału księżycowego, 2 — pojemniki składowe dla materiału księżycowego, 3 — sterylizacja narzędzi 4 — laboratorium analityczne gazów, 5 — specjalny system klimatyzacji do sterylizacji powietrza, 7 — Winda, 8 — pomieszczenia obserwacyjne



dla uczonych, 9 — pompownia i centrala elektryczna systemu próżniowego, 10 — rurociągi do przesyłania elementów bezpośrednio z komór próżniowych do laboratorium, 11 — laboratorium fizyczno-chemiczne (mineralogiczne, petrologiczne, geochemiczne), 12 — laboratorium zajmujące się przygotowaniem, ważeniem i pakowaniem materiału księżycowego

Rysunki — wg czasopisma LIFE

## PIERWSZE KROKI NA ZIEMI

Eksperymenty radiacyjne pozwalają ustalić wiek materiałów skalnych od czasu ich wykrystalizowania. Wyhodowane w sterylnych warunkach ptaki, myszy, ryby i rośliny wystawia się na działanie gleby księżycowej, aby sprawdzić, czy nie wpływa ona ujemnie na rozwój żywych organizmów. Próby te wykazały, że grunt ze Srebrnego Globu przyspiesza znacznie wzrost roślin. Nie stwierdzono natomiast obecności w nim jakichkolwiek form żywych, czy śladów substancji organicznych. W związku z tym przewiduje się stopniowe łagodzenie warunków kwarantanny lub w ogóle zrezygnowanie z niej podczas kolejnych wypraw „Apollo”. Zresztą już Conrad, Gordon i Bean nie wkładali po wodowaniu ubiorów izolacyjnych, a przesiadkę ze śmigłowca do pomieszczenia kwarantannowego odbyli w zwykłych kombinezonach, jedynie z maskami filtracyjnymi na twarzach.

Decyzja o izolowaniu selenonautów i próbek gruntu księżycowego była całkowicie uzasadniona. Można

mieć natomiast zastrzeżenia co do jej skuteczności i to z kilku powodów. Tratwę, w której przebywali kosmonauci, wprowadził wydezynfekowano środkiem antyseptycznym, ale zatopiono następnie w oceanie. Mimo środków ostrożności w Laboratorium Odbiorczym doszło kilkakrotnie do „skażenia” zatrudnionych tam pracowników pyłem księżycowym. Kwarantanna kosmonautów trwała ze względów praktycznych trzy tygodnie, podczas gdy okres inkubacji (od momentu dostania się do organizmu — do wystąpienia objawów chorobowych) niektórych drobnoustrojów chrobotwórczych jest znacznie dłuższy. Oczywiście są to szczegóły bez znaczenia wobec faktu, że Księżyc jest martwym globem, ale przecież nie przed taką sytuacją miała zabezpieczać kwarantanna.

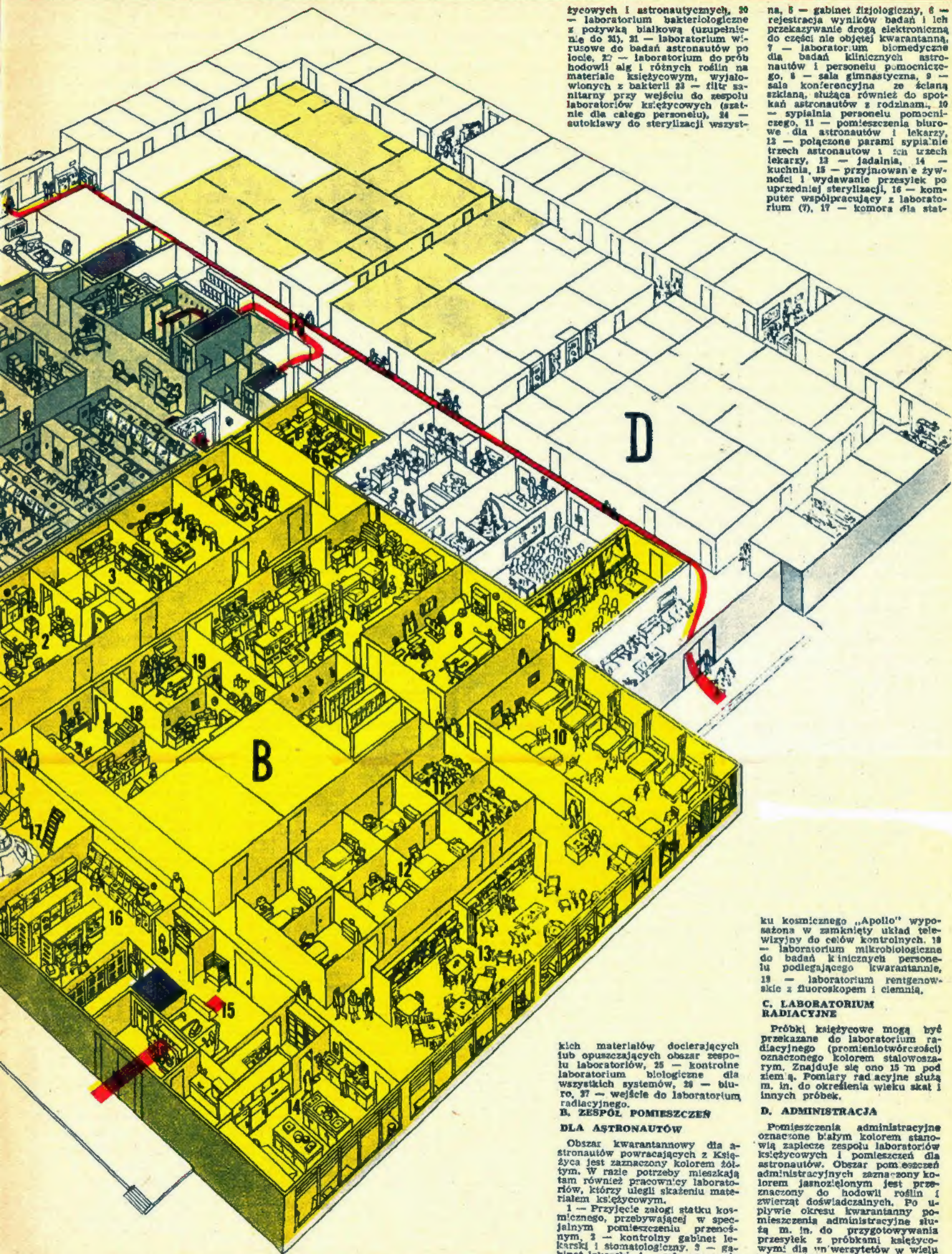
Podczas wypraw na inne planety pojawi się jeszcze trudniejszy problem. Trzeba będzie nie tylko zabezpieczyć Ziemię przed powracającymi „skażonymi” kosmonautami, ale i zapobiec przedostaniu się życia

z Ziemi na planetę docelową, aby nie uległa zakłóceniu panująca na niej równowaga biologiczna. Tymczasem nie ma sposobu wyjąłownienia człowieka. Nie można też sterylizować pokarmu, bowiem dla prawidłowego przebiegu trawienia konieczna jest obecność bakterii w przewodzie pokarmowym. Zresztą zanim na planety polecą ludzie, trzeba sterylizować wysyłane tam próbki bezzałogowe. Zobowiązuje do tego uchwała międzynarodowej organizacji COSPAR, uznająca Venus i Marsa za rezerwat przyrody. Wyjałowieniu poddano na przykład sondy „Mariner-5 i 7”, mimo że prawdopodobieństwo ich niezaplanowanego upadku na powierzchnię Marsa wynosiło zaledwie 1:30 000. Skomplikowało to oczywiście prace konstrukcyjne i przygotowanie przedstartowe próbników, ponieważ wysokie temperatury i promieniowanie jonizujące stosowane do sterylizacji są wrogiem nie tylko drobnoustrojów, ale i aparatury elektronicznej.

JERZY WIERZBOWSKI

wego do przesyłki, 13 — laboratorium do badań przy użyciu próbek krwi oraz myszy, 14 — przechowywanie myszy wyjąłownionych z bakterii, 15 — przechowywanie myszy zwykłych, 16 — laboratorium mikrobiologiczne dla wydzielenia, rozpoznania i ewentualnej hodowli mikroorganizmów księżycowych, 17 — laboratorium spektrograficzne i ciemnia (przyłączone do 11), 18 — laboratorium do badań materiału księżycowego z udziałem ptaków, ryb, krabów, ślimaków itp., 19 — laboratorium do hodowli kultur bakteriowych na próbkach księ-





żywych i astronautycznych, 30 — laboratorium bakteriologiczne z pożywką białkową (uzupełnienie do 31), 31 — laboratorium wirusowe do badań astronautów po locie, 32 — laboratorium do prób hodowli alg i różnych roślin na materiale księżycowym, wyjałowionych z bakterii 33 — filtr sznitarzy przy wejściu do zespołu laboratoriów księżycowych (szatnie dla całego personelu), 34 — autoklawy do sterylizacji wszyst-

na, 5 — gabinet fizjologiczny, 6 — rejestracja wyników badań i ich przekazywanie drogą elektroniczną do części nie objętej kwarantanną, 7 — laboratorium biomedyczne dla badań klinicznych astronautów i personelu pomocniczego, 8 — sala gimnastyczna, 9 — sala konferencyjna ze ścianą szklaną, służąca również do spotkań astronautów z rodzinami, 10 — sypialnia personelu pomocniczego, 11 — pomieszczenia biurowe dla astronautów i lekarzy, 12 — połączone parami sypialnie trzech astronautów i ich trzech lekarzy, 13 — jadalnia, 14 — kuchnia, 15 — przyjmowanie żywności i wydawanie przesyłek po uprzedniej sterylizacji, 16 — komputer współpracujący z laboratorium (7), 17 — komora dla stat-

kich materiałów docierających lub opuszczających obszar zespołu laboratoriów, 25 — kontrolne laboratorium biologiczne dla wszystkich systemów, 26 — biuro, 27 — wejście do laboratorium radiacyjnego.

#### B. ZESPÓŁ POMIESZCZEŃ DLA ASTRONAUTÓW

Obszar kwarantanny dla astronautów powracających z Księżyca jest zaznaczony kolorem żółtym. W razie potrzeby mieszkają tam również pracownicy laboratoriów, którzy ulegli skażeniu materiałem księżycowym.

1 — Przyjęcie załogi statku kosmicznego, przebywającej w specjalnym pomieszczeniu przelotnym, 2 — kontrolny gabinet lekarski i stomatologiczny, 3 — gabinet lekarski, 4 — sala operacyj-

ku kosmicznego „Apollo” wyposażona w zamknięty układ telewizyjny do celów kontrolnych. 18 — laboratorium mikrobiologiczne do badań klinicznych personelu podlegającego kwarantannie, 19 — laboratorium rentgenowskie z fluoroskopem i ciemnią.

#### C. LABORATORIUM RADIACYJNE

Próbki księżycowe mogą być przekazane do laboratorium radiacyjnego (promieniotwórczości) oznaczonego kolorem stalowoszarym. Znajduje się ono 15 m pod ziemią. Pomiaru radiacyjne służą m. in. do określenia wieku skał i innych próbek.

#### D. ADMINISTRACJA

Pomieszczenia administracyjne oznaczone białym kolorem stanowią zaplecze zespołu laboratoriów księżycowych i pomieszczeń dla astronautów. Obszar pomieszczeń administracyjnych zaznaczony kolorem jasnozielonym jest przeznaczony do hodowli roślin i zwierząt doświadczalnych. Po upływie okresu kwarantanny pomieszczenia administracyjne służą m. in. do przygotowywania przesyłek z próbkami księżycowymi dla „n-wersytetów w wielu krajach świata.



## SPORT SPADOCHRONOWY

● W mistrzostwach spadochronowych Francji, jakie odbyły się w Vichy, wzięła także udział reprezentacja czeskosłowacka. W skokach na celność lądowania startowało ogółem 35 mężczyzn i 13 kobiet. Zwyciężył Czechosłowak Jiri Kramar, przed swymi rodakami Urbanem i Skotakiem. Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła Zdenka Zarybnická, przed Tomisková (obie CSRS) i Francuską Blanchard. W skokach na ocenę stylu figur wykonywanych w czasie spadania zwyciężył Francuz Michel Felix, przed Kramarem (CSRS). Wśród kobiet zwyciężyła w tej konkurencji Francuzka Baulx, przed Tomisková (CSRS).

W klasyfikacji końcowej mistrzostw pierwsze miejsce wśród mężczyzn zajął Kramar (CSRS), wśród kobiet Tomisková (CSRS). Zespołowe zwycięstwo odniosła drużyna Francji B, przed reprezentacją czeskosłowacką i Francją A. Wśród kobiet: 1 — reprezentacja czeskosłowacka, 2 — Francja A. Do wywołania skoczków używane były samoloty Broussard.

## LOTNICTWO WOSKOWE

● W roku 1972 lotnictwo wojskowe Nowej Zelandii zastąpi dotychczas używane samoloty Bristol „Freighter” nowszymi typami. Prawdopodobnie największe szanse zajęcia miejsca po „Freightersach” mają samoloty De Havilland Canada „Caribou”.

● Mimo wycofania się Włochów z uczestnictwa we wspólnie z NRF budowie nowego samolotu VAK-191, zachodniemieckie zakłady VFW same mają zrealizować budowę

trzech prototypów tego typu maszyny. Pierwszy start samolotu ma się odbyć w styczniu br.

## PRZEMYSŁ

● W ciągu ostatnich sześciu lat (od roku 1953) wyprodukowano w Japonii 1681 samolotów. W tej liczbie było 332 samoloty z silnikami tłokowymi, 176 — z silnikami turbosmigłowymi, 810 — z silnikami odrzutowymi i 573 śmigłowce. Lotniczy przemysł Japonii cechuje szybkie tempo rozwoju.

● Holenderska firma Fokker dysponuje obecnie ośmiu zakładami produkcyjnymi, zatrudniającymi ogółem 8 tysięcy osób. Do najlepszych samolotów Fokkera zaliczyć należy bez wątpienia F-27 „Friendship” z roku 1953. Produkcja F-27 ma trwać jeszcze pięć lat. Aktualnie Fokker produkuje również wersję rozwojową „Friendshipa” — F-28 „Fellowship”, fragmenty kadłubów samolotów Northrop/Canadair F-6 dla lotnictwa kanadyjskiego i holenderskiego, części wyposażenia dla ośmiu samolotów B-747 oraz dokonuje remontów samolotów wojskowych i cywilnych, m. in. RF-4E, F-104, Lockheed T-33, DC-4, DC-7, CV-580 i innych. W drugim pięćdziesięciolecie swego istnienia firma Fokker wstępuje już po połączeniu się z zachodniemiecką firmą VFW, jako pierwsze przedsiębiorstwo międzynarodowe.

● Wśród lotniczych ekspozycji na ubiegłorocznym międzynarodowym targach w Brnie czeskosłowacka gospodarka wystawiła m. in. akrobacyjną wersję „Delfina” — L-23A, smotoryzowanego „Blanka” i Zlína Z-326. Lotnicza ekspozycja nie obfitowała w zbyt wiele nowości. Sytuacji nie ratowało wystawienie oprzyrządowania nowego sa-

molotu odrzutowego L-39, eksponaty wytwórni spadochronów Chornice, czy też praskiej Mikrotechny.

## POLONICA

● Czechosłowacki dwutygodnik lotniczy „Letectví + kosmonautika”, w numerze 22 z ub. r., opublikował obszerny raport z polskiego korespondenta wojennego Władysława Leny-Kisielewskiego, napisany przez niego w Anglii w roku 1942. Autor raportu opisuje w nim udaną akcję alianckiej grupy desantowej (sam brł w niej udział), wysłanej z Anglii w roku 1942 do francuskiej miejscowości Bruneville z zadaniem likwidacji zainstalowanej tam niemieckiej stacji radarowej, która kontrolowała loty brytyjskich maszyn na kontynent. Była to pierwsza udana akcja alianców w Europie po porażce Francji. W grupie desantowej, oprócz Brytyjczyków, znajdowali się Polacy i Czechosłowacy. Władysław Leny-Kisielewski, jak wiadomo, jest znany w Polsce i cenionym pisarzem i publicystą lotniczym. Mieszka stałe w Warszawie.

W tymże samym, w/wym. numerze „Letectví + kosmonautika”, kontynuowany jest druk bojowych wspomnień młodego polskiego myśliciela Witolda Urbanowicza.

## RÓŻNE

● W ubiegłym roku odbyły się w Baden-Baden (NRF) targi samolotów używanych. Z 35 zgłoszonych maszyn przyleciało 67 — z NRF, Francji, Szwajcarii i Danii. Kuriosum targów stanowiła oferta sprzedaży używanego Boeinga 707, przysłana z Chicago. Samolot wyceniony został na 5,15 mln dolarów, nie mógł jednak „osiągnąć” zjawid się w Baden-Baden, ze względu na szczupłe wymiary lotniska.

## Astronautyka i technika raketowa

Ostatnio podano do wiadomości, że termin startu statku „Apollo-13” ustalono na dzień 12 marca 1970 r.

Rząd włoski zaaprobował projekt budżetu przeznaczającego na badania kosmiczne na lata 1970-71. Budżet ten wynosi 30 mld lirów.

21 listopada ub. r. z Przyłodka im. Kennedy'ego, przy użyciu rakiety nośnej typu „Thor-Delta” (DSV-3L), wyrzucono w przestrzeń kosmiczną satelitę stacjonarnego produkcji amerykańsko-brytyjskiej. Nowy satelita o nazwie „Skynet” przeznaczony jest dla celów telekomunikacji wojskowej. Umieszczony został nad Oceanem Indyjskim. W roku bieżącym przewidyano umieszczenie w Kosmosie drugiego satelity podobnego typu i przeznaczania. Satelity mają pracować na zmienną „Skynet” wyprodukowany został w zakładach Philco-Ford w USA, w kooperacji z zakładami brytyjskimi. Masa satelity 120 kg. Przewidywany okres pracy — około pięciu lat.

Prasa francuska przynosi szereg informacji o współpracy radziecko-francuskiej w zakresie pokojowego badania przestrzeni kosmicznej. Oto niektóre fragmenty prac, które zostaną przeprowadzone w najbliższym okresie. Przewidyano umieszczenie przy użyciu radzieckich sond księżycowych francuskiego reflektora laserowego na powierzchni Srebrnego Globu. Następnie dokonane zostaną wspólne badania promieniowania słonecznego. Wykorzystane zostaną do wspólnych badań radioteleskopy w Nançay (Francja) i podobne urządzenia radzieckie. Umieszczenie reflektora laserowego na Księżycu ma być dokonane w roku bieżącym. W roku 1971 mały satelita francuski zostanie wysłany w Kosmos przy pomocy radzieckiej rakiety nośnej. W dalszym ciągu przewidziano wypuszczenie balonu stratosferycznego wyposażonego w aparaturę sporządzoną przez uczonych obu państw. Następnie, w roku 1971, ma nastąpić start sztucznego satelity, na pokładzie którego znajdzie się wyposażenie naukowo-badawcze wykonane we Francji i ZSRR. Program ten nosi kryptonim naukowy „Arcade”. Mają być w nim wykorzystane satelity typu „Kosmos”. Ponadto przewidziano wspólne prace w zakresie telekomunikacji satelitarnej, zapoczątkowane parę lat temu podczas prób z satelitą radzieckim typu „Molnia-1”.

Dyrektor laboratorium biologii kosmicznej Ross Adey oświadczył niedawno, że powrót astronautów z orbitalnej stacji kosmicznej po miesięcznym pobycie w Kosmosie narazić może poważnie zdrowie załogi, a nawet spowodować jej śmierć. Zmiany w organizmie, zdaniem uczonego amerykańskiego, powstałe na skutek różnych bodźców, są szkodliwe i na razie nie potrafimy zabezpieczyć przed nimi załóg odbywających długotrwałe wyprawy kosmiczne.

W końcu listopada ub. r. w Vernen (Francja) dokonano trzeciej próby statycznej silnika L-7, przeznaczonego do napędu pierwszego stopnia rakiety nośnej „Diamant-B”. Silnik dawał ciąg 36 Ton, przy czasie pracy 124 sekundy.

LAMUS  
samolotów

## SAMOLOTY I OKRETY

PRZYDATNOŚĆ samolotów w działaniach marynarki wojennej od początku nie budziła wątpliwości. Prędkość lotu i pole widzenia jak najbardziej predysponowały samolot do użycia go w roli „oczu floty”. Stosunkowo niewielki zasięg pierwszych samolotów wykluczał jednak ich działanie na większych akwenach. Nic dziwnego więc, że możliwość zabierania samolotu na pokład i jego startu w rejonie działania eskadry okrętów nurtowała sztaby i konstruktorów.

Pierwsze rozpoczęły prace nad startem z pokładu Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Rychło przystępuje do nich Wielka Brytania i Francja.

Pierwszy w historii start z pokładu okrętu miał miejsce 14 listopada 1919 roku. Pilot Eugene Ely startuje na samolocie Curtiss z prowizorycznego pomostu zainstalowanego na dziobie krążownika USS „Birmingham”. W 1911 roku pomyślnie udało mu się próba lądowania na pokładzie o wymiarach 40 x 11 m, wzmocnionym na USS „Pensylwania”.

W grudniu 1911 roku na pokładzie angielskiego pancernika HMS „Africa” powstaje dziwna konstrukcja. Dwie połączone kratownice prowadzące łączą wieżach działowej wieży artyleryjskiej z dziobem okrętu. Prowadnice te zostały wykonane w kształcie dwu rylinek, w których obracały się koła samolotu w czasie jego rozbiegu. Pierwszej próbie startu dokonuje podporucznik marynarki Oliver Schwann na samolocie Avro, drugi podporucznik marynarki C. R. Samson na samolocie Short S.7. Powo-



HMS „Ben-My-Chree”



Fairley Campania — dwumiejscowy wodnosamolot używany jako pokładowy na transportowcach HMS: „Campania”, „Nairana” i „Pegasus”.

dzenie prób zdecydowało o urzadzaniu podobnych torów w 1913 roku na pancernikach HMS „Hibernia” i HMS „London”, a w 1915 roku na HMS „Hermes”. Pierwsza próba francuska ma miejsce 8 maja 1913 roku. Z pokładu na dziobie pancernika „La Foudre” startuje René Caudron na samolocie własnej konstrukcji Caudron „Type militaire”. Wycygn ten powtarza w kilka dni później kapitan marynarki De Labord. Nieoczekiwanie szwał obraca okrętem i próba kończy się rozbiemem oraz zatonięciem samolotu. Francuzi wznowili próby w 1918 roku, kiedy to w listopadzie startuje samolot z pomostu ułożonego na wieży i lufach dział pancernika „Paris”.

Te pierwsze próby zmieściły admirałację — nie przestawały być tylko eksperymentami, do stosowania na co dzień były jednak zbyt trudne. Pozostaje się więc przy starej koncepcji budowania transportowców lotniczych, wyposażonych w łódzie latające i wodnosamoloty pływające, które po opuszczeniu przez dźwigi startowały z powierzchni wody i na niej, po wykonaniu zadania, wodowały.

W 1914 roku Anglicy budują transportowiec wodnosamolotów HMS „Ark Royal” (wyporność 7 000 t, prędkość 11,5 węzła, 10 wodnosamolotów), nieco później przybywa HMS „Argus” (15 775 t, 26,5 węzła, 20 wodnosamolotów), HMS „Empress” (10 941 t, 22 węzły, 4 wodnosamoloty), HMS „Engadine” (1 076 t, 22 węzły, 4 wodnosamoloty) i HMS „Riviera” (10 751 t, 22 węzły, 4 wodnosamoloty). Równoległe ze wzrostem nasilenia działań wojennych na morzu przybywały następne — HMS „Nairana” (3 042 t, 22 węzły, 8 wodnosamolotów), HMS „Pegasus” (2 070 t, 21 węzły, 9 wodnosamolotów), przebudowie ulega statek „Campania” (18 000 t, 20 węzłów, 10 wodnosamolotów). Później wchodzi w skład Navy Air Service jeszcze HMS „City of Oxford” (7 000 t, 11 wodnosamolotów), HMS „Manxman” (3 174 t, 21 węzły, 3 wodnosamoloty), HMS „Ben-My-Chree” (2 637 t, 22 węzły), HMS „Anny Riekmers”, HMS „Vindex” (1 951 t, 22 węzły, 7 wodnosamolotów), HMS „Raven II” (2 wodnosamoloty) i HMS „Peony”.



HMS „Furious”

We Francji poza bazą „La Foudre” w samoloty wyposażono szwaj. „Rouan”, „Nord”, „Céleste”, przebudowie poddano statek „Campania”, a dwa statki rybackie pozbawione napędu zmieniono w holowane platformy startowe („Normandie” i „Dorade” — po 4 wodnosamoloty). Niemcy używały w czasie I wojny światowej 4 transportowce wodnosamolotów (m. in. SMS „Santa Elena” — 8 000 t, SMS „Gleiten” — SMS „Ausweilch”), wyposażali też w wodnosamoloty krążownik SMS „Stuttgart”.

W Rosji od roku 1914 przygotowywany jest do działań transportowiec wodnosamolotów „Orlica”, wyposażony w 12 wodnosamolotów (z czego 3 zdemontowanych, pod pokładem) i 4 dźwigi. W roku 1915 dowódcą lotniczym na tym okręcie mianowany zostaje Jan Nagórski, Polak, pionier lotów arktycznych. Odwołany został z tego stanowiska wiosną 1916 roku.

ADAM JONCA

## TRANSPORT I KOMUNIKACJA

■ Trzy wielkie firmy amerykańskie zademonstrowały w Baltimore pokładowe urządzenie lotnicze, służące do zapobiegania kolizjom w powietrzu. Urządzenie to, opracowane wspólnie przez zakłady Mc Donnell-Douglas, Bendix Avionics i Wilcox Electric, wbudowane zostało do dwóch samolotów Martin-404 i Fan Jet „Falcon”. Centralnym elementem jest zegar atomowy, na którego dokładnych pomiarach czasu oparto działanie całego urządzenia. Co trzy sekundy odbiera ono 2000 cyfrowo zakodowanych danych o znajdujących się w określonej przestrzeni powierzchni samolotach. Wchodząc w określoną przestrzeń, samolot z powodzeniem jest oczywiście dołączenia tego urządzenia, które w określonych ściśle odstępach czasu wysyła sygnały kodowe. Na podstawie tych sygnałów pokładowa maszyna cyfrowa określa prędkość, wysokość i możliwość wejścia w kolizję z innym samolotem. Na podstawie tych obliczeń, na 42 sekundy przed przypuszczalną kolizją załoga zostaje ostrzeżona sygnałem optycznym i dźwiękowym, na 30 sekund pilot otrzymuje dyspozycję wznoszenia lub schodzenia i na 25 sekund przed przypuszczalną kolizją polecenie wykonania dyspozycji.

■ Przedstawiciel francuskich zakładów Avions Marcel Dassault oświadczył, że prototyp odrzutowego samolotu komunikacyjnego „Mercure” odebrze swój pierwszy lot w końcu I kwartału 1971 roku. Budowa prototypu zakończona zostanie w lecie 1970 roku. Zbudowane zostaną dwa prototypy i dwa płatowce do prób statycznych. Udział w kosztach realizacji budowy samolotu „Mercure” posiadają: rząd Francji — 50%, zakłady Avions Marcel Dassault — 14%, FIAT — 10%, belgijskie zakłady SABCA — 8%, hiszpańskie CASA — 5% i pewne przedsiębiorstwo szwajcarskie — 6%.



HMS „Ark Royal”



Ruszam jednocześnie z prowadzącym, jednocześnie z nim podnoszę do poziomu ogon swojej maszyny. A-300 twardo, nieprzyjemnie dobiła podwoziem po drobnych nierównościach lotniska, rozpęda się długo, trzeba uważać żeby nie uciekła w lewo albo w prawo, a pokonanie naporu drażka sterowego wymaga dużego wysiłku.

Wreszcie ten napór słabnie, ster tkwi już w tegim opływie powietrza i można oderwać samolot od ziemi. Widzę, że Rutkowski także jest w powietrzu, tylko W. się spóźnia i zostaje z tyłu.

Podciągám, aby zająć najwyższe stanowisko w szyku — o dwa metry wyżej od lewego i o tuz od Witka, zmniejszam trochę obroty silnika, dostosowując się do prędkości prowadzącego, co pozwala sierżantowi wyrównać odstęp.

No, pozbieraj się wreszcie!

Wysokość rośnie, blask słońca ślizga się po lakierze skrzydeł. Tadek Dzierżgowski daje nam znaki: — Bliżej! Zacieśnić szyk!

Nie dodaję gazu, bo wystarczy lekko pocisnąć ster, aby zwiększyć prędkość kosztem wysokości. Dochodzę lekkim trawersem tuż za prawe górne skrzydło prowadzącej maszyny, podciągám znów trochę wyżej, aby jej nie wyprzedzić. A sierżant znów się spóźnia i jakoś nie może wyrównać ze mną — jest zanadto w lewo i z tyłu. Boi się, czy co?

Naturalnie, trzeba uważać: przy prędkości 50 m/s i odległości rzędu dwóch metrów między końcami skrzydeł każdy błąd, każde nieopatrzne wychylenie drażka sterowego może spowodować zderzenie czy zaczepienie się z sąsiadem. Nie ma mowy o rozglądaniu się po niebie i ziemi, o śledzeniu kierunku lotu i przebytej drogi. To należy wyłącznie do załogi prowadzącej szyk, a już w mniejszym stopniu — do dwóch pozostałych obserwatorów. Za to uwaga ich pilotów musi być skupiona wyłącznie na niezmiennym utrzymaniu tego dwumetrowego odstępu, a szybkość reakcji powinna być błyskawiczna.

W czasie lotu po prostej nie jest to bardzo trudne, jeśli ma się trochę wprawy w precyzyjnym operowaniu gazem i sterami. Dopiero przy zakrętach sprawa się trochę komplikuje, a już zmiana miejsc bez rozluźniania szyku wymaga dość długiego treningu.

Zakręcamy w lewo!

Wrzepam natychmiast pełny gaz, ponieważ jestem po zewnętrznej stronie i promień mego zakrętu jest znacznie większy. W. natomiast powinien zmniejszyć obroty, bo ma do przebycia w tym samym czasie drogę o wiele krótszą, po współśrodkowym łuku wewnętrznym.

Ale gdzie tam! Wynosi go naprzód, ponad maszynę Witka Rutkowskiego, który też dodaje gazu, żeby przecież nie dać się wyprzedzić, a ja już nie mogę nadążyć, klucz rozlał się i dopiero po chwili skupia się znowu.

Zły jestem na tego niedołęę: wyraźnie boi się zakrętu przy małej prędkości. Ansaldo bardzo tego nie lubi i jak się przeholuje, ma ochotę wejść w korkociąg. No pewnie: trzeba mieć trochę czucia, a jak się ma drewnianą łapę, to lepiej nie lalać na A-300!

Grozę mu pięścią, ale nie widzi mojego gestu. Wzrok przylepił mu się do samolotu prowadzącego i reszta świata przestała dla niego istnieć.

Przy zakręcie w prawo sytuacja jest odwrotna. Teraz ja zmniejszam obroty i na granicy utraty prędkości kładę maszynę w ciasny wiraz, a nasz lewy znów się spóźnia, nadrabia pochyleniem samolotu i w rezultacie po wykonaniu manewru znajduje się o kilka metrów poniżej prowadzącego. Z pewnością z ziemi wygląda to załosośnie — „litość wzbudza”, jak mówi kpt. Laguna...

Powtarzamy te zakręty do znudzenia, ale bez widocznych postępów. W końcu nawet Rutkowski ma dość: jego obserwator sygnalizuje manewr zmiany miejsc — najpierw na dwa tempa, poprzez uszykowanie w „schody”.

— W prawo! — pokazuje ręką.

Zmniejszam obroty, podciągám w górę, odchodzę w bok prawym trawersem, żeby W. mógł wejść w lukę pomiędzy mną a Rutkowskim. Owszem, wchodzi, ale z takim opóźnieniem i tak niezdarnie, że omal się ze mną nie zderza... Uciekam wyżej i jeszcze bardziej w prawo, czuję, że moja A-300 traci prędkość i lada sekunda runie w korkociąg. więc podtrzymuję ją gazem, co oczywiście zmusza mnie do wylamania się z szyku. Zanim zdołałem wyrównać odstęp poziomy i pionowy, Dzierżgowski rozkłada ramiona: drugie tempo — prawy tylny na lewą stronę!

Dotyczy to tylko mnie, więc skręcam ostro, na dużych obrotach, a Horowicz kładzie mi ręce na ramionach i kieruje manewrem: mocno w lewo — dość — w prawo — wyrównać! Można zaufać naciskowi jego dłoni — wychodzimy dokładnie na właściwe miejsce.

I znów to samo w lewo. W. dla pewności wyrwa w bok za siódmą górę, za siódmą rzekę. Cała eskadra mogłaby się zmieścić w tej luce! Chcę mu pokazać, że wcale mi nie trzeba tyle miejsca. Ciasnym esem wślizguję się tuż za prowadzącego i obaj czekamy, aż nas dogoni.

Drugie tempo wychodzi mu trochę lepiej, ale przy jednoczesnych zmianach bądź winduje się pięćdziesiąt metrów w górę, bądź nurkuje w dół i kończy manewr gdzieś daleko w tyle, kiedy ja już dawno zająłem swoją pozycję.

Męczymy się tak więcej niż godzinę i robi się to diabelnie nudne. Na szczęście sierżantowi zapewne nawala silnik (a może nerwy?), bo Julek Baykowski sygnalizuje, że będą lądować. Widzę, jak odchodzą zewnętrznym łukiem w bok i dopiero teraz orientuję się, że przez cały czas pęteliliśmy się na wysokości półtora tysiąca metrów nad Warszawą.

Gwiżdże, aż miło! Horyzont uniósł się wyżej, toczy się dookoła, a lewa para skrzydeł celuje w sam środek leja, który głęboko w dole tworzy wirująca ziemia.

Temperatura wody? Ciśnienie smaru? Obroty?

Wszystko w porządku. Nie dam się zaskoczyć, jak wtedy w Ławicy, kiedy przechłodziłem silnik i musiałem lądować ze stojącą deską.

Wyprowadzam, dodaję trochę gazu, kładę się w prawy zakręt i znów ściagam „bez litości”, trzymając linię widnokregu pomiędzy stopami wspartymi w strzemiona orczyka.

Jeszcze mocniej! Jeszcze ciaśniej! Ansaldo goni swój własny ogon, zwiąja się, jęczy z wysiłku, lśniąco lakierem skrzydła orzą niewidzialną bruzdę w twardym, sprężystym powietrzu, raz po raz błyskają odbiciem słońca, które na lewo w górę kręci się wkoło jak szalone. Ziemia kręci



Bregety w służbie polskiego lotnictwa przed wojną.

Tadek Dzierżgowski macha rękami nad głową: koniec ćwiczenia, rozejść się, lądować pojedynczo — a Rutkowski zmniejsza obroty i widocznie zamierza wolno, statecznie wytracać wysokość, okrążając lotnisko.

No to my sobie skrócimy spiralę. Taką pokazową!

Horowicz nie ma nic przeciw temu. Stoł w tylnej kabynie oparty łokciami na wąskiej przegródzie i zgląda mi przez ramię, co robię. Wolałbym, żeby usiadł i zapiał pasy. Tak — na wszelki wypadek. Ale on nie przewiduje żadnych „wypadków”, co oczywiście, bardzo mi pochlebia.

Zmniejszam obroty, kładę maszynę na lewą burtę i ściagam ster wysokości. Stałowe ściąganie między zastrzałami skrzydeł zacienią gwizdać i syczeć coraz głośniejszą, coraz cieniejszą, ziemia w dole rozpęda się jak karuzela, wiruje coraz prężej, a siła odśrodkowa coraz mocniej wtłacza mnie w siedzenie fotela. Ale to mi nie wystarcza: promień spirali jest jeszcze za duży — można by go skrócić, zacieśnić łuk, powiększyć prędkość. Pochyliam samolot jeszcze bardziej, ściagam drażek prawie do końca, czuję, jak drga pod naporem płetwy sterowej, która musi pokonać i wytrzymać całą tę siłę odśrodkową — prędkość do kwadratu podzieloną przez masę — ile to może być? No — dużo... Bardzo dużo! Ale to się przecieć rozkłada także na płaty skrzydeł, i na statecznik poziomy i nawet na kadłub!

Te myśli zaprzatają mnie zaledwie przez dwie sekundy, bo tymczasem pęd wiotceje, świst ściągania opada o ton niżej, a maska silnika usiłuje wyknąć się ponad horyzont.

A więc: ster kierunkowy trochę w lewo, drażek cokolwiek od siebie! I zaraz z powrotem.

się także. Jej oś stanowi owalny tor wyścigów konnych, a im dalej od środka, tym prędzej suną, przelatują, śmigają domy, i całe kwartały szarych ulic, i głęboka studnia placu Unii, i zielone korony drzew, i dachy najeżone kominami, i wieże kościelne, i otwarte pola, i drogi, które nadbiegają ukosem, obracają się i nagle wywijają młynica, aby uciec w przeciwną stronę. A na wprost, między zastrzałami baldachimu, a maską silnika — jak obręcz olbrzymiego koła zamachowego pędzi zmętniała, rozmazana krawędź horyzontu.

Wiatr znosi nas coraz dalej nad miasto, w stronę Wisły, a wysokość maleje. Wyprowadzam maszynę nad Szpitalem Ujazdowskim, na chwilę zwiększam obroty, a potem pomiędzy wieżami kościoła Zbawiciela a wysokimi domami na placu Unii zamykam gaz i schodzę do lądowania.

Lotnisko jest wolne, dwa Ansaldo i trzy Ludwiki XIV już stoją przed naszym hangarem. Siadam dokładnie przy chorągiewce startowej, kołuję, ustawiam maszynę w rzędzie z pomocą mechanika, który wybiega nam na spotkanie.

Brygadzysta, plutonowy Wielgus, pomaga mi wyleźć z kabiny.

— Ale pan porucznik spiralę wyciął! — mówi z uznaniem — A jak silnik?

— Jak zegarek! Dziękuję.

Uśmiechamy się obaj zadowoleni.

Natomiast kpt. Laguna nie uśmiecha się i nie wydaje się zadowolony.

— Co to za akrobacje?!

— Przecież ja, panie kapitanie, żadnych akrobacji nie kręciłem...

CIĄG DALSZY NASTĄPI



POLSKIE Linie Lotnicze „LOT” odkupiły w 1962 r. od angielskich linii British United Aircraft (BUA) 3 samoloty turbopropowe Vickers „Viscount-804”. Spośród samolotów „Viscount” serii 800 zbudowano tylko 3 w wersji V.804 — dla angielskich linii „Transair”, przemianowanych później na BUA. Pierwszy z nich, o angielskich znakach rejestracyjnych G-AOXU, był oblatany 31.VIII.1957 r., drugi, G-AOXV — 18.IX.1957 r., a trzeci, G-APKG — 15.IV.1958 r. Pierwsze dwa były przekazane użytkownikowi w drugiej połowie września 1957 r., trzeci w kwietniu 1958 r. PLL „LOT” przejął je więc po 5-letniej służbie.

Pierwszy z zakupionych przez LOT „Viscountów” przybył do Warszawy w październiku 1962 r., drugi w listopadzie, a trzeci na początku grudnia 1962 r. Otrzymały one znaki rejestracyjne: SP-LVA, LVB i LVC. Samoloty bardzo szybko, bo już 1.XII.1962 r., wprowadzono do użytku na liniach. W dniu 19.XII.1962 r. wieczorem samolot SP-LVB przy podejściu do lądowania rozbił się w pobliżu lotniska Okęcie z powodu błędu pilotażu. Zginęła 5-osobowa załoga oraz wszyscy pasażerowie. Pozostałe dwa samoloty „Viscount” były intensywnie eksploatowane przez kilka lat. Maksymalna liczba godzin wylatanych przez jeden samolot wynosiła 1619 h w 1965 r. W dniu 20.VIII.1965 r. samolot SP-LVA lecący bez pasażerów z Francji do kraju walczył w obszarze bardzo silnych burz (nie dotarł do niego komunikat o wstrzymaniu lotów w tym obszarze) i uległ rozbiciu w pobliżu miejscowości Jeuk w pobliżu granicy belgijsko-holenderskiej. Zginęła załoga: 2 pilotów i 2 stewardesy. Samolot SP-LVC był używany do końca 1965 r. i w styczniu 1967 r. został sprzedany liniom New Zealand National Airways.

Samoloty „Viscount-804” były prawdziwie w pilotażu i ekonomiczne w użytkowaniu. Okres międzyremontowy płatowca — do I remontu częściowego — wynosił 3200 h, do II remontu częściowego — 5400 h, a do remontu generalnego — 12 000 h. Okres międzyremontowy silników wynosił 3400—3500 h.

Malowanie samolotów „Viscount”, przez cały czas użytkowania ich przez PLL LOT, było jednakowe. Głowa kadłuba — biała. Dół kadłuba, gondole silników, skrzydła, usterzenie, podwozie i bębny kół — szare. Wzdłuż kadłuba, poprzez okna kabiny pasażerskiej, biegł szeroki niebieski pas z białym dolnym obrzeżem. Na pasie tym w części przedniej była namalowana białoczerwona flaga, zaś w części tylnej — białe litery znaków rejestracyjnych. Nad pasem, nad oknami kabiny pasażerskiej — granatowy napis: Polskie Linie Lotnicze LOT, wykonany skłóconymi literami. Głowa przodu kadłuba przed kabiną załogi — malowana na czarno matową farbą. Z przodu, na dziobie kadłuba, namalowane były ostatnie litery znaków rejestracyjnych samolotu. Usterzenie pionowe — niebieskie, z białą krawędzią natarcia i białoczerwoną flagą. Na stateczniku pionowym — czarna czapka LOT-u na białym kole. Na górnej powierzchni prawego skrzydła i na dolnej lewego — czarne znaki rejestracyjne. Końcówki skrzydeł malowane na pomarańczowo. Końce śmigieł — żółte.

#### DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 28,54 m, długość — 26,16 m, wysokość — 8,12 m, pow. nośna — 89,5 m<sup>2</sup>.

Ciężary: Ciężar własny — 18 280 do 18 400 kg, ciężar całkowity — 29 300 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 670 km/h, prędkość przelotowa — 426 do 515 km/h, prędkość lądowania — 220 km/h, wznoszenie 7,9 m/s, pułap — 7 600 m, zasięg z pełnym ładunkiem — 1 100 km, zasięg max. — 2 400 km.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

LP	NR. FABR.	ZNAKI REJESTR.	LATA UŻYTKOWANIA					
			1962	1963	1964	1965	1966	1967
1	248	SP-LVA <sup>1)</sup>						
2	249	SP-LVB <sup>2)</sup>						
3	395	SP-LVC <sup>3)</sup>						

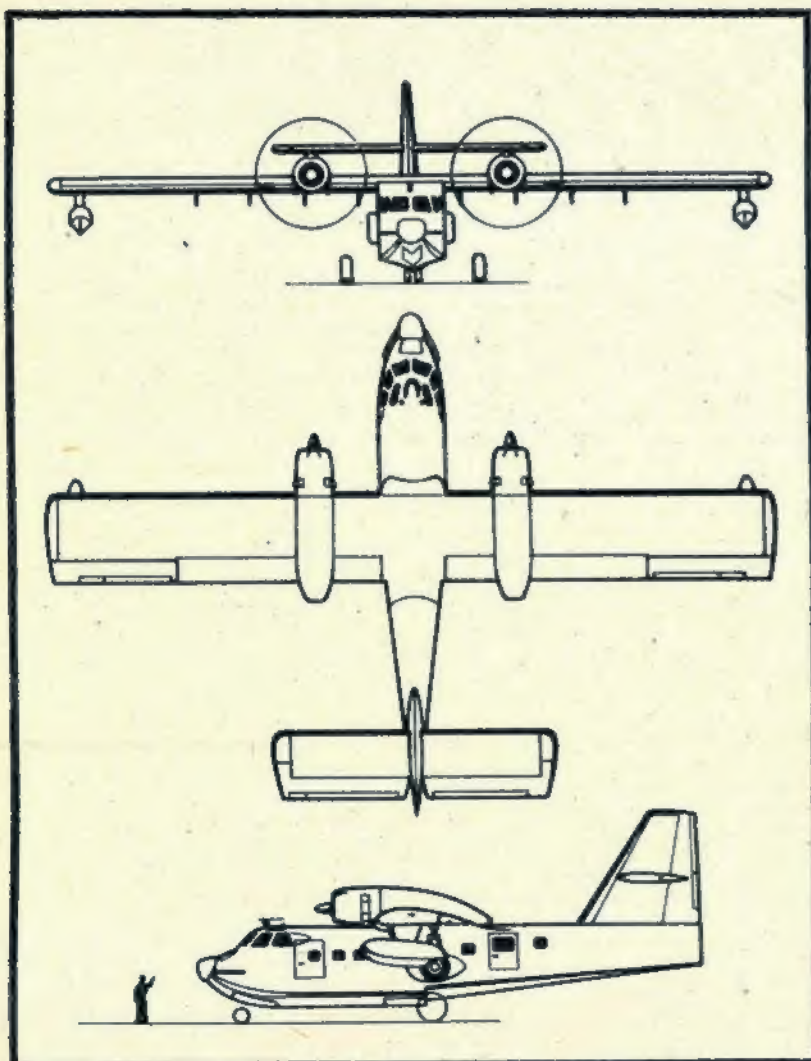
OBJAŚNIENIA: I - KASACJA PO WYPADKU, ● - SPRZEDANY

UWAGI: 1) UPRZEDNIO G-AOXU, 2) UPRZEDNIO G-AOXV, 3) UPRZEDNIO G-APKG, 4) ROZBITY 19.XII.1962 NA OKĘCIU, 5) ROZBITY 20.VIII.1965 W BELGII, 6) SPRZEDANY DO NOWOZELANDII.



Zdjęcie: M. Kobrzyński

## KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



### CANADAIR CL-215 • KANADA

D O podstawowych bogactw Kanady należą lasy. Pożary lasów przybierają tam nieraz katastrofalne rozmiary, a walka z nimi (ze względu na olbrzymie obszary leśne, jak i na utrudniony dojazd) urasta do problemu. Nie też dziwnego, że właśnie w Kanadzie powstał specjalny samolot, przeznaczony głównie do gaszenia pożarów lasów. Takim samolotem jest dwusilnikowa amfibia Canadair CL-215. Samolot ten zabiera 5 400 litrów wody, którą może w bardzo krótkim czasie zrzucić na ognisko pożaru. Urupienienie zapasu wody następuje w czasie wodowania na najbliższym zbiorniku wodnym, np. jeziorze lub rzecze. Długość drogi napelniania, licząc od wysokości 15 m nad wodą przed wodowaniem, aż do 15 m wysokości po starcie, wynosi 1 533 m. Zapas paliwa wystarcza na wielokrotne napelnianie i opróżnianie zbiorników wodnych w czasie jednego wylotu. Całkowita ilość wody zrzucanej na płonący las, położony w promieniu 300 km od bazy, wynosi w czasie jednego wylotu 100 000 l (!).

Prototyp CL-215 oblatano w październiku 1967 r., a w rok później latał już pierwszy samolot seryjny. Zamówiono 30 samolotów. Wytwórnia proponuje dostawę samolotów również w wersji pasażersko-transportowej lub ratowniczej.

CL-215 jest dwusilnikowym wolnonośnym górnopłatem, konstrukcji metalowej, zbudowanym w układzie łodzi latającej. Płat niedzielony o konstrukcji dwudźwigarowej z pokryciem pracującym. Klapy szczelinowe o obniżonej osi obrotu. Lotki szczelinowe. Kadłub półkorupowy. Podłozie jednorodnawe. Kabina załogi 2-miejscowa, kabina ładunkowo-pasażerska mieści 2 zbiorniki na wodę (po 2 700 l) i 15 składanych foteli lub 35 miejsc pasażerskich.

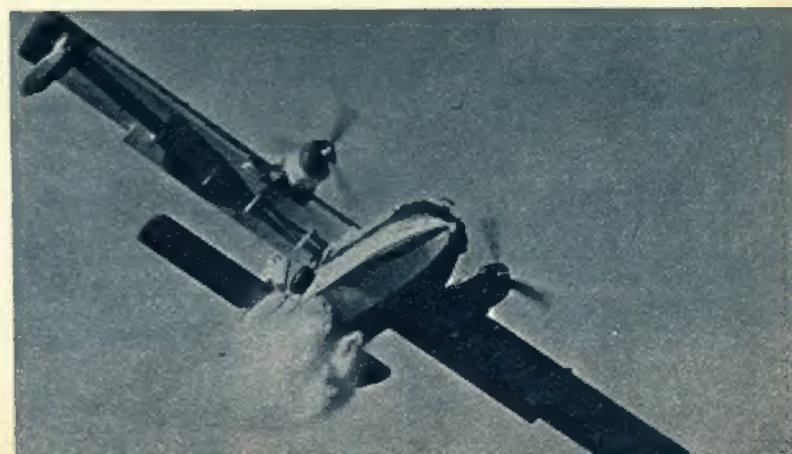
Podwozie z kołem przednim (zdwojonym) wciągnięte w locie. Pod kołkami skrzydeł stałe pływaki. Silniki: tłokowe (podwójna gwiazda) 18-cylindrowe Pratt & Whitney R-2800-33AM-1 o mocy po 2 100 KM (nowa wersja ma silniki R-2 800-CE-17 o mocy 2 200—2 500 KM), zabudowane nad skrzydłami. Śmigła Hamilton Standard Hydromatic. Zbiorniki miekkie w skrzydłach o pojemności 4 100—5 470 l. (J5)

#### DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 28,9 m, długość — 19,4 m, wysokość — 8,3 m, pow. nośna — 100,3 m<sup>2</sup>.

Ciężary: Ciężar własny — 11 700 lub 12 700 kg, ciężar całkowity — 19 720 lub 18 120 kg.

Osiągi: Prędkość przelotowa (na 1 500 m) — 220 do 270 km/h, wznoszenie — 5,75 do 6,65 m/s. Start na 15 m — 915 m (ziemia) i 762 m (woda), lądowanie nad 15 m — 762 m (ziemia) i 945 m (woda), zasięg z ładunkiem 4 500 kg — 320 km, z ładunkiem 1 450 kg — 2 300 km.





SLAWNE

KONSTRUKCJE

LOTNICZE

ANDRZEJ GLASS



## 1. MONTGOLFIER (1783)

Pierwszy balonowy lot człowieka. Francuzi, bracia Joseph i Etienne Montgolfier, 5.V.1783 r. przeprowadzili pokaz lotu balonu o średnicy 11 m wypełnionego ciepłym powietrzem w Annonay, a 19.XI.1783 r. powtórzyli to doświadczenie w Paryżu w obecności króla i 130 tys. widzów. Balon o średnicy 12,5 m, unióś w koszu koguta, kaczkę i owcę — dla przekonania się, czy atmosfera ziemi nadaje się do odrywania — i przeleciał 3 km. Na większym balonie na uwięzi (na linie) wzniósł się 15.X.1783 r. na 20 m Pilatre de Rosier. Pierwszy w historii lot balonem wolnym wykonali 21.XI.1783 r. Pilatre de Rosier i d'Arlandes, wznosząc się na 1000 m i przeleciając nad Paryżem w ciągu 26 min. Balon z impregnowanej tkaniny miał średnicę — 14,5 m, wysokość — 22 m, pojemność — 2000 m³, ciężar własny — 650 kg i ciężar użytkowy — 800 kg. Przed startem napęczniony był ciepłym powietrzem przez rozpalenie pod nim słomy w specjalnym piecu. Od nazwiska wynalazców balony na ogrzane powietrze nazwano montgolfierami.



## 2. CHARLES (1783)

Pierwszy balon napęczniony wodorem zbudował fizyk francuski J. A. Charles. W dniu 27.VIII.1783 r. wypuścił on mały balon o średnicy 4 m, który przeleciał 22 km. W dniu 1.XII.1783 r. J. Charles i M. N. Robert wykonują lot w obecności 200 tys. mieszkańców Paryża, wznosząc się na 3000 m i przeleciając 43 km w 125 min. W czasie lotu dokonali pierwszych pomiarów fizycznych atmosfery za pomocą latającego. Balon ten, wykonany z impregnowanego jedwabiu, miał średnicę — 14 m, wysokość — 21 m, pojemność — 2000 m³ i ciężar własny — 800 kg. Balony na wodór były początkowo zwane charlierami.



John D. R. Rawlings  
● FIGHTERS SQUADRONS OF THE RAF AND THEIR AIRCRAFT ● Macdonald, London, 1969 r. Str. 555, liczne fotografie, 23 tabl. danych statystycznych.

Nadesłana do redakcji książka-album w języku angielskim o brytyjskim lotnictwie myśliwskim godna jest wzmianki ze względu na zawarte tam akcenty polskie. Otóż wśród 241 opisanych dywizjonów myśliwskich RAF-u (od okresu jeszcze przed pierwszej wojny światowej) znajdują się jed-

nostki czysto polskie: 302, 303, 306, 307, 308, 309, 315, 316, 317.

Z omawianym albumem powinien zaznajomić się więc polski historyk, który opracowuje działalność naszego lotnictwa na Zachodzie w czasie drugiej wojny światowej. Znajdzie tam m.in. trzy dość ważne pozycje: kolejność oraz dokładne daty objęcia funkcji przez poszczególne oficerów dowodzących daną jednostką, wszystkie zajmowane lotniska (tak operacyjne jak i nieoperacyjne), daty kolejnych przebrojeń. Spraw tych nie zawsze można doszukać się w dotychczas wydanych opracowaniach.

Jak wiadomo, tak skład, jak i charakter brytyjskiego lotnictwa wojskowego, uległ kilka lat temu zupełnej zmianie. Z tego zapewne względu autor — nie skrupowany względami tajemnicy wojskowej —

omawia w 23 „dodatkach” całą dawną organizację nieistniejącego już (w tej formie) lotnictwa myśliwskiego. Jak się z książki okazuje, dopiero w lipcu 1936 r. — a więc zaledwie na trzy lata przed wybuchem wojny — „ojciec lotnictwa myśliwskiego” H. C. T. Dowding przystąpił do organizacji takiej, jaką zastali Polacy w 1940 r. Te trzy lata wykorzystał Dowding znakomicie i w „nagrodę” został wraz z najbliższym pomocnikiem gen. Parkiem zdymisjonowany natychmiast po zakończeniu bitwy powietrznej o W. Brytanię. Sędziwy „architekt zwycięstwa” napisał w przedmowie do albumu słowa, które odnoszą się też do 140 polskich uczestników zmagania VIII. — X. 1940 r.: „Czytając tę piękną książkę nie powinniśmy nigdy zapominać, że

tylko odwaga i znakomity duch pilotów myśliwskich przeszkodził inwazji na Wyspę. Bez tych przemyśleń naszych i alianckich lotników zeszłobyśmy niechybnie do roli narodu podobnego”.

O ile nam wiadomo, książka Johna D. R. Rawlingsa została zamówiona przez kilka centralnych bibliotek polskich, J. K.



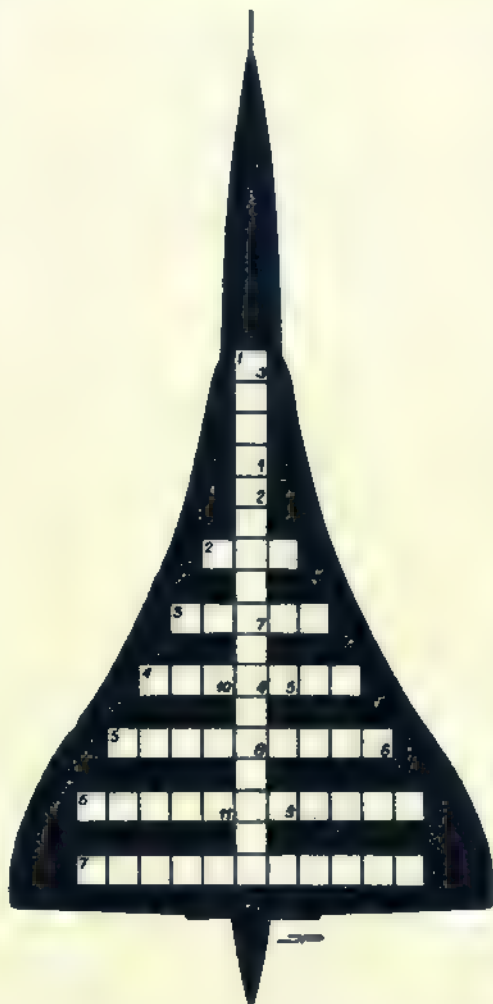
## KRZYŻÓWKA

Po prawidłowym rozwiązaniu krzyżówki, litery znajdujące się w oznaczonych miejscach polach, czytane kolejno od 1 do 15, dadzą dodatkowe hasło.

Znaczenie wyrazów:  
Pionowo: 1 — sport spadochronowy, Pionowo: 2 — polska organizacja młodzieżowa; 3 — przedwojenny szybowiec szkolny; 4 — statek latający, napędzany silnikiem rakietowym; 5 — linie lotnicze NRD; 6 — samolot odrzutowy; 7 — przeszroczysta osłona otwartej kabiny pilota.

Wśród Czytelników, którzy do dnia 10 stycznia 1979 r. nadesłali prawidłowe rozwiązania, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 4, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Krzyżówka”.



## SKOLENIE LOTNICZE

Jacek Nowak — Poznań, Stefan Zejda — Tomaszów Maz., Bogdan Noszarski — Strzegom, pow. Miawa, Stanisław Swatek — Wąsosz, pow. Staszów, Stanisław Czajkowski — Bezdin, Bronisław Moskwiak — Rzyki, pow. Andrychów, Andrzej Pruszyk — Czerwona, pow. Biskupiec, Stanisław Piętkowski — Gdańsk, Andrzej Wasilewski — Olsztów, pow. Wieluń, Małgorzata Jackiewicz — Skierdziejewice. Odpowiadamy na pytania dotyczące szkolenia lotniczego.

Podstawowe szkolenie lotnicze, sztywne i spa-

## KALENDARZ LOTU

Bernard Wendisch — Raddebeul (NRD). Kalendarz Polskich Linii Lotniczych LOT na rok 1979 nie ma w sprzedaży rynkowej. Nie wyszła ich również „Skrzydła Polska”. Są to wydawnictwa reklamowe PLL LOT.

## SPROSTOWANIE

W artykule Tadeusza Litwińskiego pt. „Przegląd spadochronów” zamieszczonym w numerze 46 „Skrzydła” z 18 listopada 1968 r. mylnie używana została część rysunków czasu spadochronowych, w wyniku czego nie wszystkie opisy techniczne odpowiadały właściwym rysun-

Początek lotniczy

dochronowe rozpocząć można w każdym aeroklubie regionalnym. Kandydat na szkolenie odpowiadać powinien m.in. następującym wymaganiom: wiek co najmniej 18 lat, uczęszczenie do szkoły średniej zapewniającej maturę (licencję lub technikum) lub świadectwo dojrzałości (na szkolenie spadochronowe przyjmowani są także absolwenci ESZ); pozwolenie rodziców (teści kandydat nie ukończył 18 lat); odpowiednie warunki zdrowotne (skierowanie na bezpłatne badania lotniczo-lekarskie wydaje aeroklub).

Kandydat winien zgłaszać się bezpośrednio do najbliższego miejsca zamieszkania aeroklubu, gdzie uzyska dokładne informacje co do sposobu załatwienia niezbędnych formalności związanych z przyjęciem do aeroklubu. Przypominamy, że aerokluby regionalne znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich (oprócz Koszaliny) oraz w wielu miastach powiatowych. Oto niektóre z adresów: Aeroklub Łódzki — Łódź, Lotnisko Lublinek; A. Warszawski — Warszawa, ul. Międzyzdrzyska 4; A. Warmińsko-Mazurski — Olsztyn, Lotnisko; A. Krakowski — Kraków, Lotnisko; A. Śląski — Katowice, Lotnisko; A. Kielecki — Kielec, Lotnisko; A. Gdański — Gdańsk-Wrzeszcz, Lotnisko; A. Poznański — Poznań, ul. Nie-

kom. W opisie spadochronu D-1 zamistł określenie „w osłonie gładkiej” winno być „w osłonie drucowej”, zaś w danych technicznych spadochronu ST-5 s. 2 liczbę klinów winna wynosić nie 3, lecz 2. Autora artykułu i Czytelników bardzo przepraszamy.

## UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Andrzej Macko — Wrocław, ul. Włocławska 1/4 A m. 1 odstąpi oprawnie roczniki „Skrzydła Polska” z lat 1966, 1967 oraz 1968—1969.

Jerzy Grye — Białystok, ul. Zaścianańska 23/1 odstąpi wiele numerów „Skrzydła Polska”, „Skrzydła i Motor” oraz „Wojskowego Przeglądu Lotniczego” z lat 1943—1968. Na żądanie wysła wykaz posiadanych numerów do odstąpienia. Poszukuje natomiast wielu innych niż posiadane numery tych samych czasopism lotniczych z lat 1943—1968.

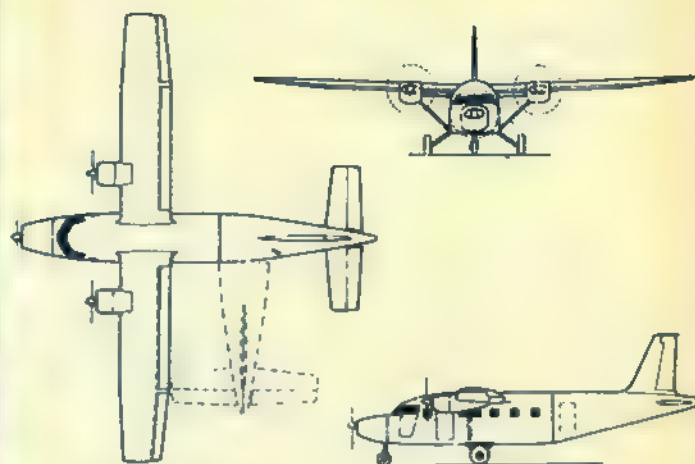
Maria Piotrowska — Leszno Wilk., ul. Bolesława Chrobrego 48 odstąpi większość numerów „Skrzydła Polska” z lat 1967—1968.

Kazimierz Ostarczak — Warszawa 22, ul. Żwirki i Wigury 1 a m. 15 poszukuje kompletnych roczników czasopisma „Skrzydła i Motor”. W zmiin oferuje plany modeli kertonowych z 1. „Małego Modelarza” od 1968 r. 2. Wydawnictwa MON; 3. NRD; 4. Opracowań własnych.



## SAMOŁOT AMATORSKI

Młody Szwajcar Max Brugger zbudował w ciągu 14 miesięcy, w wyniku 300 h pracy, mały i miejscowy samolot amatorski „Kolibri” wzorowany nieco na „Jodelu”. Profil płyta NACA 12011. Konstrukcja drewniana z pokryciem płóciennym. Silnik samochodowy „Volkswagen” (1131 cm<sup>3</sup>) o mocy 25 KM. Ciężar własny samolotu — 179 kg. Prędkość max. — 180 km/h, prędkość przelotowa — 160 km/h, pułap — 3250 m. Samolot lata. W 1970 r. ma być oblatana nowa wersja „Kolibri” z silnikiem o mocy 40 KM.



## SAMOŁOT TRZYSILNIKOWY

Włoskie ciągoty do samolotów 3-silnikowych znów ożywają. Zakłady Umbra opracowują projekt samolotu AUM-302, w. posadzonego w 3 silniki turbośmigłowe TIO-720 BIA. Samolot ma mieć właściwości krótkiego startu i lądowania. W opracowaniu znajdują się trzy wersje: pasażerska dla 18 osób, desantowa dla 22 osób i sanitarna. Rozpiętość — 19 m, długość — 14,8 m, wysokość — 8,4 m. Ciężar całkowity max. — 5670 kg, ciężar użyteczny — 3000 kg. Prędkość max. — 340 km/h, prędkość przelotowa — 320 km/h, start na 15 m — 220 m, lądowanie znad 15 m — 430 m.

## NA KRÓTKIE TRASY

Przekroje perspektywiczne przedstawiają nowy (14 do 21-miejscowy) samolot pasażerski i dyspozycyjny CSRS, L-410 „Turbolet”. Na górnym rysunku widzimy podział prefabrykacyjny, na dolnym — konstrukcję. W lewym górnym rogu — zabudowa silnika turbośmigłowego M-602A w gondoli podskrzydłowej. Na zdjęciach: wnętrze kabiny pilota oraz kabiny pasażerskiej z aparaturą pomiarową.



Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine”, „Air-Cosmos”, „Der Flieger”.





# AEROKLUB

POLSKIEJ  
RZECZYPOSPOLITEJ  
LUDOWEJ



STYCZEŃ 1970



Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.  
Zdjęcie: St. Jaśko (2)

Szanowni Towarzysze, Delegaci!

Z okazji IX Zjazdu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Minister Obrony Narodowej generał broni Wojciech JARUZELSKI w imieniu własnym i kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej polecił mi przekazać Towarzysom serdeczne pozdrowienia i życzyć Zjazdowi owocnych obrad.

Czynię to z przyjemnością, dołączając do nich także pozdrowienia własne i najlepsze życzenia od lotników wojskowych.

Spotykamy się na kolejnym IX Krajowym Zjeździe APRL w gronie osób, których praca miała decydujący wpływ na całokształt działalności i osiągnięć tak ważnej społecznie organizacji, jaką jest Aeroklub PRL, organizacja wyższej użyteczności publicznej, organizacja wychowawcza, propagandowo-szkoleniowa i wojskowo-obronna.

Dlatego właśnie, że Aeroklub jest taką organizacją, lotnictwo wojskowe jest żywnie zainteresowane dalszym jej rozwojem. My, lotnicy wojskowi, jesteśmy zainteresowani przyszłością Aeroklubu nie mniej niż aktyw, którego przedstawiciele uczestniczą w dzisiejszych obradach, nie mniej niż rzesze miłośników lotnictwa, wiążące swą osobistą przyszłość i swoje marzenia z działalnością Aeroklubu.

IX Zjazd jest ważnym wydarzeniem w życiu i działalności Waszej organizacji. Dokonujecie podsumowania wyników pracy za okres od poprzedniego Zjazdu, ustosunkowujecie się do wszystkiego co było pozytywne i co stanowiło braki w pracy APRL, wytyczacie kierunki dalszego rozwoju organizacji.

Rozpatrując całokształt problematyki Aeroklubu, ustosunkowując się do wniosków i postulatów, przedstawianych przez poszczególne pionierzy (zainteresowane instytucje), a szczególnie biorąc pod uwagę, że APRL jest organizacją paramilitarną, uważamy, że prymat należy się tym sprawom, które są najważniejsze z punktu widzenia obronności kraju.

## Jesteśmy żywnie zainteresowani dalszym rozwojem Aeroklubu

(Przemówienie Dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. JANA RACZKOWSKIEGO wygłoszone na IX Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL).

Jestem przekonany, że aktyw organizacji potrafi ustalić ten prymat w ramach potrzeb i zadań szczegółowych.

Oddajemy do rąk naszych Czytelników specjalną wkładkę poświęconą zagadnieniom lotnictwa sportowego. Sądymy, że publikacje Aeroklubu PRL i artykuły szkoleniowo-sportowe, które znajdują miejsce w naszej wkładce, spotkają się z żywym przyjęciem przez działaczy i pilotów, że pomogą im w dalszej, skuteczniejszej działalności na rzecz rozwoju lotnictwa sportowego. Wkładki poświęcone tematyce Aeroklubu PRL zamierzamy wydawać w zasadzie raz na miesiąc przy współpracy z APRL.

REDAKCJA

Wierzmy, że taki aktyw, jakim szczerzy się Aeroklub potrafi w sposób maksymalny wykorzystać te wszystkie warunki, jakie tkwią w jego doświadczeniu i zapale, w popularności lotnictwa wśród społeczeństwa i młodzieży, popularności wypływającej z pięknych tradycji polskiego lotnictwa.

Sądzę, że najlepszym forum dla wnikliwej oceny osiągnięć i braków, ustalenia zadań, wynikających tak z doświadczeń organizacji jak i potrzeb, wreszcie ze znanej nam sytuacji politycznej w świecie, jest właśnie Krajowy Zjazd. Tym bardziej, że obecna sytuacja międzynarodowa nie może napawać nas zbytnim optymizmem.

Imperializm permanentnie stosuje swą politykę selektywnego współistnienia, ograniczania i wypierania wpływów socjalizmu, tłumienia walki narodowowyzwoleńczej, nie przebiegając przy tym w środkach. Nie ma i trudno się spodziewać zmiany zasadniczych celów polityki imperializmu. Zmienia się co najwyżej stosownie do okoliczności taktykę.

Stare, przeżyte hasła z okresu „zimnej wojny” zastępuje się nowymi, które mają zmobilizować i zainicjować nieprzychylnie reakcje światowej opinii publicznej. W dalszym ciągu toczy się wojna w Wietnamie, sytuacja na Bliskim Wschodzie nadal grozi światu kon-

CIĄG DALSZY NA STR. II

## CZeka NAS NIEŁATWA DROGA...

(Wystąpienie prezesa Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. WŁADYSŁAWA JAGIELŁY na IX Krajowym Zjeździe APRL)



Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło.

SZANOWNI OBYWATELE DELEGACI!

W imieniu nowo wybranego Zarządu Głównego Aeroklubu PRL pragnę wyrazić podziękowanie za powierzenie nam zaszczytnego, a jednocześnie jakże odpowiedzialnego i trudnego zadania — kierowania pracą naszego stowarzyszenia w następnej kadencji. Zdajemy sobie sprawę, że droga jaka nas czeka nie będzie łatwa. Postawione przez Zjazd zadania są wyjątkowo trudne, wymagać będą wzmoczonego wysiłku organizacyjnego i przewyższenia wielu przeszkód, niekiedy przekraczających możliwości naszego działania.

Wyjątkowo trudnym problemem — decydującym o dalszym pomyślnym działaniu Aeroklubu PRL — jest problem sprzętowy. Rozwiązanie tego problemu — jest koniecznością życiową naszego

stowarzyszenia. Jesteśmy pełni niezachwianej wiary, że nasze władze państwowe, które tak wysoko oceniają działalność Aeroklubu PRL i które okazują nam tyle zrozumienia i codziennego poparcia, przyjdą nam tu ze skuteczną pomocą.

Możemy z tego miejsca zapewnić naszą władzę ludową, że za tę pomoc odwzajemnimy się wzmocnionym wysiłkiem szkoleniowym i wychowawczym, przygotowując naszą utalentowaną młodzież tak do zaszczytnej służby w szeregach ludowego Lotnictwa Polskiego, Wojsk Powietrzno-Desantowych, jak również do godnego reprezentowania naszej Ojczyzny w lotniczym sporcie wyczynowym.

Zarząd Główny Aeroklubu PRL jest głęboko przekonany, że tak jak dotychczas znajdzie w swojej działalności szeroką pomoc i oparcie w lotniczym aktywie społecznym. Wyjątkowo wysoko cenimy sobie ten aktyw, pełen młodzieżowego zapału, zaangażowania i entuzjazmu dla pracy w naszej organizacji.

Pragniemy i będziemy czynić wysiłki, aby nasza organizacja powiększyła się o nowe zastępy ambitnej polskiej młodzieży, której drogę są tradycje i sława polskich skrzydeł, a która chciałaby je pomnażać na skrzydłach szybowców, samolotów szkolnych i nowoczesnych odrzutowców naszego ludowego lotnictwa polskie-

go. Będziemy się starali stworzyć jej ku temu wszelkie możliwości. Będziemy czynić wysiłki, aby powierzonym nam majątkiem w postaci setek szybowców, samolotów i innego sprzętu, racjonalnie i oszczędnie gospodarować. Lotnictwo jest drogą dziedziczną działalności, dlatego też celowość każdego przedsięwzięcia musi być wyjątkowo rozważnie kalkulowana i decydowana.

SZANOWNI DELEGACI!

Wysunęte przez Was w czasie dyskusji postulaty i wnioski będą skrupulatnie zebrane, przestudiowane, a następnie uruchomiona zostanie, na różnych szczeblach, ich realizacja. Musimy zdawać sobie jednak sprawę, że nie wszystkie one będą mogły być zrealizowane. Będziemy się starali, nie szczędząc wysiłku, aby zrealizować przede wszystkim te, które decydują o dalszej statutowej działalności naszej organizacji.

SZANOWNI DELEGACI!

W imieniu nowo wybranego Zarządu Głównego i własnym prośbą Was o przekazanie aktywności lotniczemu naszym aeroklubom serdecznego podziękowania za dotychczasowy wkład pracy. Jednocześnie zwracamy się do nich z gorącym apelem o dalsze pomnażanie dorobku naszej organizacji, o wspólne realizowanie uchwalonych przez Zjazd zadań, służących dalszemu rozwojowi Aeroklubu PRL, a przede wszystkim służących umacnianiu obronności naszej socjalistycznej Ojczyzny.





Na IX Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL. Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Kaczkowski otrzymał odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. W ręce — pełniący obowiązki prezesa APRL, Jan Antoniszczak.

## CIĄG DALSZY ZE STR. I

fliktom, którego skutki trudno przewidzieć. Możliwość pokojowego rozwiązania tych konfliktów są nadal jeszcze odległe.

Wojna psychologiczna, nieodłączna polityce imperializmu, nasila się przyjmując wciąż nowe formy. Trzeba je poznawać i przeciwdziałać im w sposób zdecydowany. Współczesne działania bojowe posiadają wiele nowych aspektów, w których coraz większą rolę odgrywa czynnik jednolici moralno-politycznej narodu i jego psychicznej odporności.

Sądzę, że trzeba pamiętać o tej sytuacji, nakreślając zadania i układając plany działania Aeroklubu na najbliższe lata, określając na równi z zadaniami szkoleniowymi — zadania ideowo-wychowawcze i propagandowe. Wpływa na to fakt, że pojęcie obronności kraju rozszerza się, przestaje być sprawą dotyczącą ściśle i tylko wojska, siły i gotowości bojowej armii, lecz staje się obowiązkiem każdego obywatela.

Warto przypomnieć o tej znanej prawdzie właśnie tu, na forum Zjazdu takiej organizacji, która świadczy bezpośrednio usługi na rzecz obronności kraju.

A zatem potrzebą chwili staje się konieczność położenia większego nacisku na patriotyczne wychowanie członków organizacji, polepszenie skuteczności ideowego oddziaływania na młodzież. Jedną ze skutecznych dziedzin takiego oddziaływania jest propaganda lotnictwa polskiego i jego tradycji.

Aktualna sytuacja wydaje się być korzystna. Obchodzimy 50-lecie lotnictwa sportowego w Polsce, bilans tego półwiecza jest dla naszego lotnictwa imponujący, znaczą go liczne sukcesy w skali światowej. Myślę, że w gronie osób, wśród których znajdują się współtwórcy tych sukcesów, nie ma potrzeby przypominać poszczególnych zwycięstw odnoszonych przez reprezentantów Polski. Sądzę jednak, że warto zwrócić uwagę na konieczność wykorzystania tych wszystkich faktów w pracy wychowawczej z młodzieżą i propagandzie lotnictwa wśród społeczeństwa.

IX Krajowy Zjazd odbywa się w roku 25-lecia Polski Ludowej. Aeroklub, lotnictwo sportowe dokonało w tym czterdziestu bardzo wiele. Lecz jeżeli jest prawdą ogólną, że to, czego mamy dokonać jest jeszcze trudniejsze od tego, co zrobiliśmy dotychczas, to prawda ta odnosi się do każdej dziedziny, a więc także do przyszłości Aeroklubu.

Przed nami nowe zadania. Wskazał je V Zjazd naszej Partii, wskazując kolejne plenarne posiedzenia Komitetu Centralnego. One wytyczają kierunki i ogólny rytm pracy całego narodu. Do tego rytmu trzeba dostosować działalność społeczną Aeroklubu. Oczywiście trudno jest wymagać idealnych warunków pracy: nie wszystko przecież zostało zrobione, nie wszystkie trudności zostały usunięte. Pozostało ich jeszcze bardzo wiele i bardzo poważnych.

Dzisiejszy Zjazd zastanawia się nad tym, której spośród wielu dziedzin działania organizacji należy się prymat. Pytanie to stawia przed sobą cały aktyw, a nowo wybrany Zarząd Główny będzie je wypracowywał zgodnie z ustaleniami tego Zjazdu.

Wydaje się, że można by ustalić następujące zestawienie zasadniczych kierunków działania:

Przede wszystkim rozszerzenie frontu patriotycznego wychowania młodzieży. Uczyć ją nie tylko lotnictwa w sensie techniki latania, lecz równocześnie z rozwijaniem miłości do lotnictwa, do jego historii, do tradycji — ukazywać perspektywy, kształtować współodpowiedzialność za losy kraju, ze jego siłą i rozwój. Cały naród, nasza partia robi wszystko, aby wychować naszą młodzież na gorących patriotów, oddanych bez reszty sprawie socjalistycznego budownictwa, ludzi światłych, odważnych i bezkompromisowych bojowników w walce z trudnościami i przeciwnościami.

Jest sprawą znaną i oczywistą, że proces wychowania jest bardziej złożony i długotrwały, niż procesy dydaktyczne związane z nauką latania, czy techniką skoków spadochronowych. Dlatego musi być bardziej systematyczny i uporczywy, musi być prowadzony przez całą kadrę, przez cały aktyw Aeroklubu.

W tej wychowawczej działalności szerzej sięgajmy po te specyficzne możliwości, jakich dostarcza organizacja lotnicza. Dla popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży wiele już zdziałali ludzie starsi i doświadczeni lotnicy, ta część aktywu lotniczego, która zgrupowana jest w Kołach Seniorów Lotnictwa. Ale nie do wszystkich tych ludzi, którzy są żywą historią polskich skrzydeł, zdołaliśmy już dotrzeć, wciąż jeszcze nie jest w pełni wykorzystany ten wielki wychowawczy kapitał, jaki posiadają ludzie zasłużeni dla polskiego lotnictwa i jego dotychczasowego rozwoju. Nie składając spraw wychowania młodzieży wyłącznie w ręce Seniorów Lotnictwa, trzeba szukać maksymalnych możliwości włączenia się ich do szerokiej pracy popularyzatorskiej i wychowawczej.

Możliwości jest wiele i bardzo różnorodnych.

Innym pozytywnym objawem działalności propagandowej na rzecz lotnictwa jest inicjatywa grona aktywu, idąca w kierunku nadania propagandzie lotnictwa formy zorganizowanej. Postuluje się założenie Klubu Twórców Lotniczych przy Aeroklubie. Nie wchodząc bliżej w sprawy organizacyjno-statutowe tej proponowanej komórki, wydaje się, że samej idei należy przyklasnąć i poprzeć ją.

Najlepszą jednak propagandą lotnictwa jest popularyzacja osiągnięć i lotniczych wyników sportowych oraz masowość oddziaływania na młodzież. Uważam, że objęcie szkoleniem w Kołach Lotniczych większej ilości młodzieży niż dotychczas i odpowiednie sterowanie dopływem uzdolnionych, młodych ludzi do wyczynu sportowego i do lotniczych szkół zawodowych, jest sprawą godną największej uwagi. Bez rozwinięcia tej tak bardzo odpowiedzialnej pracy nie można oczekiwać w przyszłości takich sukcesów, na jakie liczy zarówno Aeroklub jak i całe polskie lotnictwo.

Wydaje się więc, że godnymi zastanowienia są kwestie dotyczące lepszego organizacyjnie wykorzystania istniejącej bazy szkoleniowej, doświadczonych kadr instruktorskich. Zarząd Główny zapewne spotka się z palącą potrzebą takiego zorganizowania działalności szkoleniowej, aby do lotnictwa przyciągnąć młodzież również z mniejszych ośrodków, młodzież robotniczą i wiejską.

W niektórych dziedzinach działalności sportowej Aeroklubu tak się złożyło, że po sukcesach przyszły niepowodzenia. Przy dotychczasowych tradycjach naszych zwycięstw w sporcie lotniczym, brak sukcesów traktowany być może i jest zresztą jak niepowodzenie. Nasi konkurenci okazali się lepiej przygotowani. Splot przesłanek, jaki na przykład zaistniał w szymbownictwie, zaniepokoił opinię publiczną.

Jest to z całą pewnością ważne zagadnienie, które jako problem ważny staje przed nowo wybranym Zarządem Głównym. Zdajemy sobie wszyscy sprawę z tego, że nie jest łatwo znaleźć wyjście z tej sytuacji. Można, jak sądzę, liczyć na to, że uczynione zostanie wszystko, aby stan ten poprawić. Niezależnie jednak od stopnia trudności istnieje przecież i będzie istniała działalność szkoleniowa.

Aeroklub jest zapleczem i źródłem rezerw dla lotnictwa zawodowego, a więc organizacją, która ma bezpośrednie znaczenie dla obronności kraju. Stąd także doceniane zresztą zadania podtrzymywania w kondycji lotniczej grupy pilotów rezerwy, pilotów potrzebnych dla OTK. Sprawa ważna z punktu widzenia potrzeb wynikających z sytuacji politycznej, lecz trudna z punktu widzenia możliwości Aeroklubu.

Wreszcie jedną z zasadniczych dziedzin działania Aeroklubu jest szkolenie kandydatów do lotniczych zawodowych szkół wojskowych i wojsk powietrzno-desantowych. Rozwijanie tej strony działalności, ulepszanie jej tak, aby można było zaspokoić potrzeby wojska, jest określone wyraźnie w programie działania Aeroklubu.

Wojsko w miarę swoich możliwości pomagało i nadal będzie pomagać w rozwiązywaniu wielu poważnych i palących kwestii. Szukać będziemy wspólnie z Zarządem Głównym możliwości rozwiązywania tych trudności, które się nawarstwiły i które są ważne z punktu widzenia zadań stojących przed aeroklubem. Mam na myśli szczególnie kłopoty związane ze sprzętem.

Zarząd Główny stanie z całą pewnością wobec konieczności wypracowania nowej polityki sprzętowej. Koncepcje rozpracowanie tej generalnej, tak trudnej sprawy sprzętu, Zarząd Główny Aeroklubu przy pomocy Wojsk Lotniczych przyjąć musi na siebie, jako punkt wyjścia traktując przemysł krajowy, z rozliczeniem na ostateczne rozwiązanie tego trudnego problemu za kilka lat. W okresie przejściowym — nie widzę innego wyjścia — wypadnie zastrzyć reżim oszczędności rezerw, z ustaleniem prymatu potrzeb. Lepsza konserwacja i eksploatacja posiadanego sprzętu staje się w naszych warunkach bezwzględna koniecznością.

Nie jest wykluczone, że nawet na rzecz szkolenia trzeba będzie zrezygnować z niektórych imprez. Naturalnie nie myślę tu o samolotowych mistrzostwach świata w akrobacji w Anglii — będziemy robili wszystko, żeby pomóc w załatwieniu zakupu Zlinów-520F, nie myślę również o szybowcowych mistrzostwach świata w USA.

## Towarzysze Delegaci!

Kończąc swe wystąpienie, w którym zaledwie zasygnalizowałem istnienie kilku problemów w pracy Waszej organizacji, pragnę podziękować dotychczasowemu Zarządowi Głównemu, Delegatom na Zjazd i wszystkim członkom Aeroklubu za to, co dotychczas uczynili w sprawie obronności kraju, w sprawie rozwoju pięknego sportu lotniczego, w sprawie popularyzacji lotnictwa.

Zyczę nowo wybranemu przez Was Zarządowi Głównemu osiągnąć w realizacji statutowych zadań organizacji we wszystkich dziedzinach działania, szczególnie zaś w pracy wychowawczej z młodzieżą.

Muszę przyznać, że nowo wybrany Zarząd Główny nie będzie miał zadań łatwych. Jestem jednak głęboko przekonany, że szeroki aktyw społeczny organizacji, jego doświadczenie, zapal i oddanie sprawom rozwoju lotnictwa sportowego pozwolą Wam pozytywnie rozwiązać te zadania, jakie stoją obecnie przed Aeroklubem PRL. My, lotnicy wojskowi, będziemy Wam pomagali.

Niech Wasza praca przynosi chwałę naszej Ojczyźnie, pomnaża chlubne tradycje lotnictwa polskiego.

Zyczę owocnych, twórczych obrad.



IX Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL, obradujący w Warszawie w dniu 7.XII.1969 r., po wysłuchaniu sprawozdań Zarządu Głównego, Głównej Komisji Rewizyjnej i Sądu Koleżeńskiego oraz przeprowadzonej dyskusji, stwierdza dalszy organizacyjny postęp w działalności Stowarzyszenia, sprzyjającej rozwojowi lotnictwa sportowego.

Znajduje to swój wyraz w szczególności:

- 1) w realizacji uchwał i wytycznych naszej Partii — kierowniczej siły narodu. Przejawiało się to w zdecydowanym potępieniu sił rewizjonistycznych, eliminowaniu ich oddziaływania na terenie lotnictwa sportowego;
- 2) w dalszym wzbogaceniu treści internacjonalistycznego i patriotycznego wychowania członków Aeroklubu PRL, pogłębionym szeroką akcją czynów społecznych z okazji V Zjazdu PZPR, 25-lecia PRL i 50-lecia lotnictwa sportowego;
- 3) w doskonaleniu form i treści pracy ideowo-wychowawczej Stowarzyszenia, kształtujących zaangażowane postawy członków i kadry w jej oddziaływaniu lotniczym na społeczeństwo, a szczególnie na młodzież;
- 4) w pomyślnym wykonaniu zadań szkoleniowo-sportowych, a w tym związanych z obronnością kraju, przy bardziej efektywnym wykorzystaniu bazy techniczno-lotniczej, mimo bardzo trudnej sytuacji sprzętowej;
- 5) w utrzymaniu wysokiej pozycji Aeroklubu PRL w międzynarodowej działalności lotnictwa sportowego.

Działalność Aeroklubu PRL w okresie kadencji zyskała uznanie władz państwowych, co znalazło odbicie w nadaniu wysokich odznaczeń państwowych i społecznych działaczom lotnictwa sportowego.

## UCHWAŁA

### IX KRAJOWEGO ZJAZDU AEROKLUBU PRL

IX Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL, akceptując działalność naczelnich władz Zarządu Głównego minionej kadencji, zaleca nowo wybranemu Zarządowi Głównemu kontynuowanie wysiłków nad dalszym doskonaleniem form, organizacji i treści zarządzania, celem wyeliminowania braków i słabości, jakie ujawniły się w działalności Stowarzyszenia.

Aprobując wniosek zawarty w materiałach sprawozdawczych i dyskusji, IX Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL w oparciu o nowy Statut Stowarzyszenia nakreśla następujące główne kierunki działania na okres kolejnej kadencji:

#### w dziedzinie społeczno-organizacyjnej

- kontynuować dalsze prace w zakresie doskonalenia struktury organizacyjnej Stowarzyszenia, zgodnie z nowymi postanowieniami statutowymi;
- dalej podnosić rangę czynnika społecznego poprzez umocnienie roli zarządów aeroklubów, komisji i sekcji specjalistycznych, jako organu doradczego kierownictwa Aeroklubu PRL;
- nadać organizacji charakter masowy z położeniem akcentu na młodzież oraz rozszerzyć patronaty zakładów przemysłowych i innych instytucji nad lotnictwem sportowym.

#### w pracy ideowo-wychowawczej i propagandowej

- rozszerzyć zakres lotniczego oddziaływania na społeczeństwo, a zwłaszcza młodzież, poprzez dalsze doskonalenie form i treści współdziałania z organizacjami społecznymi i młodzieżowymi, wykorzystując między innymi działaczy Klubu Seniorów Lotnictwa;
- zacieśniać współpracę z właściwymi instancjami partyjnymi w przedmiocie stałej troski o sprawę lotnictwa sportowego;
- objąć oddziaływaniem propagandowym młodzież z terenu całego kraju dla powszechnej rekrutacji kandydatów do lotnictwa, poprzez doskonalenie programów pracy w Kołach Lotniczych i Lotniczych Drużynach Harcerskich działających w szkołach, zakładach pracy i innych środowiskach, ze szczególnym uwzględnieniem środowisk robotniczo-chłopskich;
- rozszerzać front patriotycznego i internacjonalistycznego wychowania młodzieży. W pracy ideowo-wychowawczej i szkoleniowej wzorować się na postępowych tradycjach walki o narodowe i społeczne wyzwolenie. Zaszczepiać młodzieży kulkę pięknych tradycji lotniczych;
- dla skutecznej realizacji nakreślonego programu podnieść rangę działalności społecznej i politycznej, zarówno na szczeblu centralnym jak i w jednostkach terenowych.

#### w działalności szkoleniowo-obronnej

- doskonalic formy i metody pracy w dziedzinie przygotowania młodzieży do odbycia służby wojskowej dla potrzeb Sił Zbrojnych;

- wypracować i doskonalic przedsięwzięcia dotyczące udziału lotnictwa sportowego w systemie obrony terytorialnej kraju;
- angażować kadry rezerwy lotniczej do działalności społeczno-obronnej.

#### w dziedzinie rozwoju sportu lotniczego

- zapewnić równomierny rozwój wszystkich dyscyplin sportu lotniczego, z jednoczesnym zwiększeniem intensywności i ekonomiczności procesów szkolenia i treningu, w celu uzyskania optymalnych wyników i wzrostu wysokiego wyczynu sportowego, z jednoczesnym wprowadzeniem ścisłych kryteriów awansu pilotów;
- rozwijać wyczyn lotniczy we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego, w zakresie gwarantującym uzyskiwanie najwyższych rezultatów na arenie międzynarodowej;
- stworzyć warunki dla stałego dopływu młodzieży do kadry narodowej oraz kadry instruktorskiej wszystkich dyscyplin lotniczych;
- usprawnić organizację i bezpieczeństwo lotania, podnosząc kwalifikacje dydaktyczno-wychowawcze kadry instruktorskiej. Wydać bezwzględna walkę wszelkiemu świadomemu łamaniu dyscypliny lotniczej;
- ująć we właściwe ramy organizacyjne i rozwijać kontakty sportowe z bratnimi organizacjami lotniczymi krajów socjalistycznych, mając na względzie uzyskanie tą drogą wymiany doświadczeń.

#### w zakresie zabezpieczenia technicznego i gospodarki Stowarzyszenia

- poczynić odpowiednie przedsięwzięcia dotyczące poprawy sytuacji materiałowo-sprzętowej, powołując w tym celu specjalistyczny zespół roboczy;
- w oparciu o pełną analizę wykorzystywania obiektów lotniskowych ustalić program inwestycyjno-remontowy, określając priorytety dla poszczególnych obiektów;
- stale usprawniać działalność w zakresie prawidłowego u kierunkowania zakupów sprzętu lotniczego;
- przestrzegać zasady oszczędnego gospodarowania środkami finansowo-materiałowymi na każdym odcinku i szcze-

blu działalności i zarządzania; wzmoczyć troskę o powierzone imienie społeczne oraz stale dążyć do wzrostu dochodów własnych Stowarzyszenia.

Zjazd zaleca Zarządowi Głównemu powołanie na szczeblu Aeroklubu PRL zespołu lotniczo-partyjnego oraz poczynienie jak najdalej idących starań celem włączenia go w skład komisji problemowych Komitetu Centralnego naszej Partii.

Komisja zdaje sobie sprawę, że nie ujęto w wyczerpujący sposób wszystkich wniosków i postulatów zgłoszonych przez delegatów na IX Zjeździe. Istotne wnioski, poruszone na Zjeździe, znajdują się w protokole zebrania. Wnioski te stanowią będą podstawę pracy nowo wybranego Zarządu Głównego.

Zaleca się również nowo wybranemu Zarządowi Głównemu stałą troskę o poprawę warunków socjalno-bytowych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy etatowych i społecznych pracowników lotnictwa sportowego.

Jednocześnie Zjazd zwraca uwagę nowych władz na konieczność stałego podnoszenia dyscypliny wewnątrzorganizacyjnej wśród członków Stowarzyszenia i na egzekwowanie tej dyscypliny przez instancje organizacyjne wszystkich szczebli. Wiąże się z tym również zagadnienie ostatecznej likwidacji zaległości w opłaceniu składek członkowskich.

IX Krajowy Zjazd Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wyraża przekonanie, że w czekającym nas okresie działalności Stowarzyszenie jeszcze lepiej realizować będzie cele i zadania wynikające ze Statutu i ustaleń władz państwowych, że praca ogółu działaczy, członków i pracowników Aeroklubu PRL służyć będzie jak najlepiej sprawie budowy socjalizmu i wzrostowi obronności naszej Ojczyzny — Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

IX KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL  
Warszawa, 7 grudnia 1969 r.

## ODZNACZENIA

### I WYRÓŻNIENIA

#### W AEROKLUBIE PRL

W czasie obrad IX Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL, 7 grudnia 1969 r. w Warszawie, którego przebieg miał szczególne uroczyste charakter w związku z 50-leciem lotnictwa sportowego w Polsce, kilkudziesięciu działaczy i pracowników Aeroklubu PRL wyróżnionych zostało odznaczeniami państwowymi, aeroklubowymi, Związku Młodzieży Socjalistycznej i dyplomami FAI.

Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymali: inż. Antoni CHOJCAN (Wrocław), Marian GOLĄBEK (Krosno), Mieczysław HAJCZUK (Wrocław), doc. dr med. Wacław KORNASZEWSKI (Wrocław), Jan MARCINIAK (Warszawa), Wojciech MATZ (Łódź), Franciszek RUTKOWSKI (Toruń), mgr inż. Marian WISNIEWSKI (Warszawa).

Złoty Krzyż Zasługi otrzymali: Tadeusz DZIADAK (Wrocław), Roman PRZEPORA (Rzeszów).

Srebrny Krzyż Zasługi otrzymali: mgr inż. Zdzisław REGUŁA (Poznań), mgr inż. Wiesław STAFIEJ (Bielsko-Biała).

Srebrne Medale „Za Zasługi dla Obronności Kraju” otrzymali:

Bolesław AHL (Grudziądz), inż. Tadeusz GAJDA (Bielsko-Biała), mgr Roman JAWOROWSKI (Kraków), Medard KONCZYNY (Warszawa), Władysław KUCZE-RA (Jelenia Góra), doc. dr inż. Aleksander KWIECINSKI (Gliwice), mgr Franciszek MULARSKI (Wrocław), Erwin ORSZYNOWICZ (Toruń), mgr inż. Zdzisław REGUŁA (Poznań), mgr Stanisław SIEWIERSKI (Szczecin), mgr Józef TRZĘPIZUR (Częstochowa), Jan ANTONISZCZAK (Kraków), Julian BUCZAK (Wrocław), mgr Julian BURDZEL (Rzeszów), mgr inż. Zygmunt FRANASZCZUK (Gdańsk), doc. Henryk GORKA (Krosno), Michał KIC (Stalowa Wola), mgr inż. Wiktor LEJA (Warszawa), Stanisław SKALSKI, mgr inż. Ryszard WITKOWSKI (Warszawa), Adam ZIENTEK (Bielsko-Biała), inż. Jan ZWIERZYŃSKI (Warszawa).

Odznaki „Zastępowego Działacza Lotnictwa Sportowego” otrzymali następujący dostojni opiekunowie i działacze Aeroklubu PRL:

gen. dyw. pil. Jan RACZKOWSKI, gen. bryg. nawig. Władysław JAGIEŁŁO, gen. bryg. pil. Tadeusz KREPSKI, plk mgr Eugeniusz MISZCZUK, plk pil. Stanisław SKALSKI, plk mgr Tadeusz ZIELIŃSKI (Warszawa), mgr Franciszek DOROBK (Płock), Stanisław DURAJ (Szczecin), mgr Tadeusz DYMEK (Ślupsk), inż. Tadeusz GAJDA (Bielsko-Biała), Henryk KORNIAK (Stalowa Wola), mgr Sławomir KWIATKOWSKI (Katowice), mgr Zbigniew RYNOWIECKI (Ostrów Wlkp.).

Odznaczenia im. Janka Krasickiego, na mocy uchwały ZG ZMS, otrzymali:

złote, mgr inż. Zygmunt FRANASZCZUK (Gdańsk) i Władysław KITRYŚ (Bydgoszcz);

srebrną: Zdzisław KONIK (Zielona Góra);

brązową: Krystyna SZYMAŃSKA (Kraków).

Medale APRIL im. Czesława Tańskiego otrzymali:

za rok 1967 — Franciszek KĘPKA, jr. (Bielsko-Biała);

za rok 1968 — mgr inż. Władysław OKARMUS (Bielsko-Biała).

Dyplomy Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) otrzymali:

za 1967 r. — mgr inż. Władysław OKARMUS (Bielsko-Biała), inż. Antoni CHOJCAN (Wrocław), mgr inż. Julian BOJANOWSKI (Warszawa);

za 1968 r. — mgr inż. Władysław NOWAKOWSKI (Bielsko-Biała), Stanisław FEDYSZYN (Bielsko-Biała), Tadeusz REJNIAK (Warszawa);

za 1969 r. — mgr Roman JAWOROWSKI (Kraków), mgr Czesław ŁOJKO (Białystok), Mieczysław CZEMPINSKI (Poznań).

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI nadała również w 1968 r. Dyplom Honorowy dla Zespołu — Centrum Szybocowem Aeroklubu PRL w Lesznie, w imieniu którego dyplom odebrał komendant Centrum Józef Dankowski.



## CZĘSTOCHOWA

W uroczystości zakończenia I. Całorocznych Zawodów Szybowcowych o Puchar Redakcji „Gazety Częstochowskiej” udział wzięli: I sekretarz KM PZPR, poseł do Sejmu PRL Stanisław Jedras, I sekretarz KP PZPR Zdzisław Soluch, przewodniczący PPRN mgr inż. Jan Góg, szef działu szkolenia ZG APRL Zdzisław Plezia, rektor Politechniki Częstochowskiej doc. dr Jan Grajcar, zespół redakcji „Gazety Częstochowskiej”, zaproszeni goście oraz uczestnicy zawodów.

Organizatorem zawodów była redakcja „Gazety Częstochowskiej” wspólnie z Aeroklubem Częstochowskim. Startowało 14 zawodników.

Zwycięzcą został 20-letni student Politechniki Częstochowskiej, Czesław Bednarski. Zdobył on 15 330 pkt. Zdobywcą drugiego miejsca został student V roku Politechniki Częstochowskiej — Marek Malolepszy, trzecie miejsce zajął Andrzej Tajchman.

Na uroczystości udekorowano wieloletnich działaczy Aeroklubu Częstochowskiego — Ludwika Antonowicza i Andrzeja Warlickiewicza, Brązowymi Medalami „Za Zasługi dla Obrony Kraju”. Ludwik Antonowicz otrzymał ponadto odznakę „Zasłu-



## KRONIKA

żonego Działacza Lotnictwa Sportowego”.

Józef Glanc

## LESZNO

W Centrum Szybowcowym w Lesznie odbyła się uroczystość dekorowania dwunastu zasłużonych pracowników odznaczonych państwowymi. Na uroczystości przybyli m. in. przewodniczący PPRN T. Dudziński i przewodniczący PMRN mgr K. Paszek.

Złote Krzyże Zasługi otrzymali: Janusz Kolanowski i Stanisław Cieślak.

Srebrne Krzyże Zasługi: Michał Adamczak, Grzegorz Waśkowski i Jan Wróblewski.

Brązowe Krzyże Zasługi: Franciszek Olejniczak, Józef Boniak, Józef Merez,

Albin Plewa, Kazimierz Mikołajczyk, Mieczysław Wilczak i Ludwik Kuraszak.

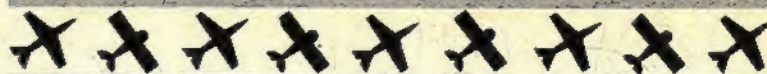
Franciszek Olejniczak

## LUBLIN

W Komitecie Wojewódzkim PZPR w Lublinie odbyło się uroczyste zebranie Zarządu Aeroklubu Lubelskiego, poświęcone podsumowaniu dotychczasowych osiągnięć. Zebranie scharakteryzował obecnością: kierownik wydziału propagandy KW PZPR Wiktor Chojnacki, sekretarz PWRN Edward Zajac, przedstawiciele organizacji młodzieżowych i zakładów pracy.

W uznaniu zasług nad rozwojem sportów lotniczych na terenie Lubelszczyzny 11 pracowników Aeroklubu Lubelskiego udekorowano odznaczeniami państwowymi. Złoty Krzyż Zasługi otrzymał Mieczysław Opaliński. Brązowe Krzyże Zasługi: Andrzej Cieślak, Stanisław Waśkowski, Tadeusz Kern, Janusz Stachowicz, Stanisław Piliński, Jerzy Rachwał, Tadeusz Kassner, Stanisław Rejak, Czesław Zydek i Marian Wójcik. Odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego”, przyznane przez ZG APRL, otrzymali: Edward Zajac, Tadeusz Tłuczkiewicz, Henryk Niemierski i Henryk Owkiliński.

Anna Dzierżagowska



## BIULETYN SPORTOWY APRIL

nr nr 452, 453 i 454

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

### REKORDY OGÓLNE

**KLASA G-I** (skoki spadochronowe pojedyncze)  
Celność skoku z wysokości 1500 m  
z opóźnionym otwarciem spadochronu — dzień

Zbigniew DZIUS — Aeroklub Podkarpacki, Moderówka,  
dnia 12 maja 1969 r.

0,00 m

Jerzy DUDEK — Aeroklub Podkarpacki, Moderówka,  
dnia 13 czerwca 1969 r.

0,00 m

### SZYBOWCOWY REKORD HOMOLOGOWANY

**KLASA D-I** (szybowce jednomiejscowe)

Odległość przelotu docelowego po trasie 300 km  
Mieczysław KOZDRA — Aeroklub Wrocławski, na szybowcu typu „Foka-4” SP-2415, na trasie: Jaiówka — Gocław 213 km,  
dnia 9 czerwca 1969 r.

124,5 km/h

### ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

15 (739)	Józef Michta	— 4010 m, 312 km (3.11.1967)
16 (740)	Piotr Rudomino	— 5300 m, 340 km (29.01.1969)
17 (741)	Piotr Jędrzyk	— 4000 m, 303 km (29.05.1969)
18 (742)	Jerzy Brański	— 3320 m, 505 km (6.06.1969)
19 (743)	Mieczysław Hajczuk	— 4100 m, 304 km (14.06.1969)
20 (744)	Wojciech Kowalski	— 4200 m, 326 km (15.06.1969)
21 (745)	Bogdan Ignaczewski	— 3630 m, 328 km (1.07.1969)
22 (746)	Tadeusz Kassner	— 3050 m, 322 km (11.07.1969)
23 (747)	Roman Rymarski	— 3090 m, 304 km (14.07.1969)
24 (748)	Stanisław Romanowski	— 3450 m, 342 km (31.07.1969)

### DIAMENTY ZA PRZELOTY 500 km

1 (284)	Stanisław Drozdowski	— 508 km (4.06.1969)
---------	----------------------	----------------------

### DIAMENTY ZA PRZELOTY DOCELOWE 300 km

2 (875)	Andrzej Więkowski	— 310 km (20.08.1968)
4 (876)	Franciszek Ragankiewicz	— 304 km (23.05.1969)
5 (877)	Marian Makowski	— 310 km (26.05.1969)
6 (878)	Jerzy Grudziński	— 312 km (9.06.1969)
7 (879)	Paweł Domańczuk	— 312 km (9.06.1969)
8 (883)	Lucjan Grabiec	— 309 km (27.06.1969)

### SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

1 (3439)	Monika Boniak	— 5 h 54 min, 1900 m, 56 km (29.8.1968)
2 (3440)	Jerzy Wilkowski	— 5 h 18 min, 1400 m, 62 km (21.4.1969)
3 (3441)	Wacław Kierod	— 5 h 23 min, 1300 m, 105 km (11.5.1969)
4 (3442)	Zbigniew Wzorek	— 5 h 39 m n, 1375 m, 155 km (11.5.1969)
5 (3443)	Barbara Baran	— 5 h 07 min, 1200 m, 73 km (23.5.1969)
6 (3444)	Stanisław Szymocha	— 5 h 55 min, 1650 m, 85 km (22.5.1969)
7 (3445)	Paweł Pawlik	— 5 h 43 min, 1540 m, 65 km (28.5.1969)
8 (3446)	Marek Paluchowski	— 5 h 46 min, 1425 m, 114 km (13.6.1969)
9 (3447)	Adam Dubiak	— 5 h 09 min, 1230 m, 134 km (13.6.1969)
10 (3448)	Zbigniew Kielak	— 5 h 38 min, 1075 m, 92 km (14.6.1969)
11 (3449)	Ryszard Jędrzejczak	— 5 h 11 min, 1130 m, 95 km (14.6.1969)
12 (3450)	Tadeusz Janczak	— 5 h 31 min, 1325 m, 105 km (15.6.1969)
13 (3451)	Marian Popiołek	— 5 h 17 min, 1400 m, 51 km (16.6.1969)
14 (3452)	Zbigniew Walas	— 5 h 10 min, 1370 m, 76 km (16.6.1969)
15 (3453)	Stanisław Jastrzębski	— 5 h 27 m n, 1100 m, 63 km (27.6.1969)
16 (3454)	Józef Badurak	— 5 h 25 min, 1375 m, 62 km (27.6.1969)
17 (3455)	Czesław Gawrylak	— 5 h 01 min, 1320 m, 71 km (27.6.1969)
18 (3456)	Leon Jodłowski	— 5 h 20 min, 1300 m, 64 km (27.6.1969)
19 (3457)	Bernard Klimasz	— 6 h 12 min, 1350 m, 52 km (27.6.1969)
20 (3458)	Waldemar Mikołajczyk	— 7 h 10 min, 1570 m, 68 km (29.6.1969)
21 (3459)	Michalina Piaskarska	— 5 h 11 min, 1150 m, 53 km (29.6.1969)
22 (3460)	Bogusław Pudzianowski	— 6 h 28 min, 1600 m, 69 km (1.7.1969)
23 (3461)	Henryk Kostecki	— 6 h 33 min, 1300 m, 85 km (5.7.1969)
24 (3462)	Wincenty Najczakowski	— 5 h 33 min, 1010 m, 75 km (12.6.1969)
25 (3463)	Jan Kloc	— 5 h 08 min, 1375 m, 69 km (10.7.1969)
26 (3464)	Kazimierz Piwowarski	— 6 h 15 min, 1600 m, 100 km (11.7.1969)
27 (3465)	Władysław Szaro	— 6 h 38 min, 1050 m, 90 km (12.7.1969)
28 (3466)	Ludwik Kaszarski	— 5 h 05 min, 1375 m, 53 km (14.7.1969)
29 (3467)	Andrzej Makowski	— 5 h 03 min, 1100 m, 60 km (15.7.1969)
30 (3468)	Stefan Weker	— 5 h 11 min, 1350 m, 68 km (15.7.1969)
31 (3469)	Bogdan Teżyński	— 5 h 35 min, 1500 m, 60 km (16.7.1969)
32 (3470)	Maria Kupińska	— 5 h 03 min, 1000 m, 91 km (19.7.1969)
33 (3471)	Wacław Kowalski	— 5 h 49 m n, 1150 m, 68 km (19.7.1969)
34 (3472)	Andrzej Urbanski	— 6 h 01 m n, 1350 m, 65 km (19.7.1969)
35 (3473)	Józef Jastrzębski	— 5 h 38 min, 1250 m, 56 km (19.7.1969)
36 (3474)	Marian Gąsiorowski	— 5 h 23 min, 1375 m, 66 km (23.7.1969)
37 (3475)	Zenon Falek	— 5 h 46 min, 1350 m, 84 km (24.7.1969)

### DIAMENTY ZA PRZELOT 500 km

2 (285)	Andrzej Ruciński	— 506 km (14.7.1969)
3 (286)	Ryszard Łukanowski	— 516 km (31.7.1969)
4 (287)	Władysław Bubieł	— 516 km (31.7.1969)
5 (288)	Tadeusz Dunowski	— 518 km (1.8.1969)
6 (289)	Tadeusz Pawlik	— 505 km (1.8.1969)
7 (290)	Andrzej Dziurzyński	— 505 km (2.8.1969)
8 (291)	Zbigniew Kunstman	— 505 km (2.8.1969)

### DIAMENTY ZA PRZELOT DOCELOWY 300 km

9 (801)	Ryszard Szpieć	— 328 km (18.5.1969)
10 (802)	Włodzisław Grabek	— 313 km (27.6.1969)
11 (803)	Bogdan Ignaczewski	— 338 km (1.7.1969)
12 (804)	Andrzej Czubiński	— 322 km (1.7.1969)
13 (805)	Czesław Dyma	— 312 km (1.7.1969)
14 (806)	Jerzy Kaszuba	— 305 km (1.7.1969)
15 (807)	Ryszard Kasperk	— 312 km (1.7.1969)
16 (808)	Janusz Zieliak	— 322 km (5.7.1969)
17 (809)	Adam Toczewicz	— 305 km (14.7.1969)
18 (810)	Zdzisław Treder	— 304 km (14.7.1969)
19 (811)	Roman Rymarski	— 304 km (14.7.1969)
20 (812)	Henryk Jędrzejewicz	— 305 km (14.7.1969)
21 (813)	Piotr Rudomino	— 304 km (14.7.1969)
22 (814)	Zygmunt Wróblewski	— 320 km (19.7.1969)
23 (815)	Janusz Piatek	— 313 km (28.7.1969)
24 (816)	Stanisław Romanowski	— 342 km (31.7.1969)
25 (817)	Andrzej Temler	— 313 km (31.7.1969)
26 (818)	Leszek Janicki	— 326 km (1.8.1969)
27 (819)	Mieczysław Bednarczyk	— 322 km (1.8.1969)
28 (820)	Aleksander Komorowski	— 329 km (2.8.1969)
29 (821)	Jerzy Tatar	— 370 km (9.8.1969)
30 (822)	Józef Ambroziak	— 320 km (2.8.1969)
31 (823)	Henryk Piotrowski	— 312 km (2.8.1969)

### ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

25 (749)	Krzysztof Kasprowicz	— 3390 m, 310 km (16.01.1969)
26 (750)	Andrzej Stefko	— 3345 m, 341 km (7.08.1969)
27 (751)	Tadeusz Stypula	— 3250 m, 315 km (14.8.1969)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL  
płk. pil. STANISŁAW SKAŁSKI

## OBRADY KOMISJI SZYBOWCOWEJ FAI



W dniach 13 i 14 listopada ub. r. odbyło się w Paryżu posiedzenie Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI.

W dniu 13.XI. odbyło się posiedzenie Biura Komisji. Do najbardziej dyskutowanych zagadnień zarówno na posiedzeniu biura, jak i na posiedzeniu plenarnym, należały propozycje organizatora SMS wprowadzenia nowego typu konkurencji szybowcowej: przelotu odległościowego na ograniczonej przestrzeni po linii tamanej w dowolnie wybieranych (wśród 4-7) punktach zwrotnych oraz propozycji NRD i ZSRR w sprawie sformułowania punktów 8.1.3. oraz 8.1.4 kodeksu sportowego i Regulaminu SMS, dotyczących udziału w Mistrzostwach oraz nagród.

W posiedzeniu plenarnym wzięły udział delegacje 21 krajów, przewodniczący organizacji OSTIV oraz Dyrektor Generalny FAI C. E. Hennecart, Z krajów socjalistycznych obecni byli przedstawiciele ZSRR, Polski, NRD, Czechosłowacji i Rumunii.

Po przyjęciu protokołu z poprzedniego posiedzenia, przedyskutowano projekt nowej redakcji części 3 kodeksu sportowego FAI, dotyczącej szybownictwa oraz projekt Regulaminu Szybowcowych Mistrzostw Świata w USA w r. 1970. Pierwszy z tych projektów został przed posiedzeniem rozstrzygnięty do dyskusji aeroklubom narodowym, natomiast projekt Regulaminu SMS został rozstrzygnięty dopiero na posiedzeniu Komisji (CIVV), lecz okazał się być dokumentem niemal identycznym z rozstrzygniętym uprzednio projektem kodeksu oraz jeszcze wcześniej rozstrzygniętym projektem uproszczonej punktacji. Przed dyskusją na posiedzeniu plenarnym Biuro Komisji przeanalizowało oba dokumenty, wprowadzając poprawki wynikające z nadesłanych uwag aeroklubów narodowych, w tym również uwzględniając prawie wszystkie propozycje Aeroklubu PRL.

Po obszernej dyskusji w sprawie nowej konkurencji, po wysłuchaniu wszystkich argumentów przeciw tej konkurencji przedstawionych przez przedstawicieli Polski, Szwajcarii, Austrii i Włoch oraz motywacji organizatora mistrzostw, który uzasadniał tę konkurencję możliwością dalszego kontynuowania przelotu odległościowego po tamanej trasie w przypadku nie przewidzianego zakrycia jednego z wyznaczonych punktów zwrotnych przez chmurę burzową lub front stacyjny — w głosowaniu 13 głosami „za” oraz 8 „przeciw” — nowy typ konkurencji został zaakceptowany.

Natychmiast potem zostały jednak większością głosów przyjęte wnioski przedstawicieli Aeroklubu PRL oraz Aeroklubu Włoch, by:

a) tamta startu dla tej konkurencji odległościowej została otwarta dopiero w ustalonym czasie dla zapewnienia równych szans wszystkim zawodnikom oraz

b) by organizator został zobowiązany do zorganizowania tego typu konkurencji najpierw na treningu.

Komisja Szybowcowa FAI przyjęła również propozycje ZSRR, by w kodeksie sportowym zamieścić postanowienie dotyczące obowiązku wciągania flag narodowych 3 najlepszych zawodników oraz odegrania hymnu narodowego zwycięzcy w każdej klasie osobno. W powołaniu się na uchwałę konferencji generalnej FAI, Komisja Szybowcowa poparła również stanowisko zawarte w propozycji NRD, dotyczące konieczności zapewnienia przez organizatorów mistrzostw swobodnego (tj. bez żadnych ograniczeń) udziału w mistrzostwach każdemu z aeroklubów narodowych, które są członkami FAI.

Propozycja dotycząca ustanowienia nowej odznaki szybowcowej, a mianowicie rubinu lub czwartego diamentu — nie została przyjęta przez Komisję, natomiast przygotowywana jest na następne posiedzenie propozycja ustanowienia rubinów za jednokrotne lub trykrotne uzyskanie wyczynu przekraczającego 80% rekordu międzynarodowego. Wydaje się, że taka propozycja może uzyskać więcej zwolenników. Propozycja Aeroklubu PRL ustanowienia nowej kategorii rekordów kontynentalnych w szybownictwie rozważana była z zainteresowaniem, musi być jednak najpierw skierowana do Komisji Sportowej FAI.

Przedstawiciele USA poinformowali Komisję Szybowcowa o stanie przygotowań do Szybowcowych Mistrzostw Świata w Marfa (Teksas). Prowizoryczne zgłoszenia z 23 krajów obejmują 90 szybowców, z których około 50 ma być wypożyczonych na terenie USA w drodze prywatnych umów z właścicielami. Pewne trudności zaistniały z zapotrzebowaniem na wypożyczenie 66 samolotów z zapasem do holowania wozów transportowych. Ostateczny termin zgłoszeń wraz z regulaminową opłatą za udział upływa z końcem 1969 roku. Na mistrzostwach będą obowiązywać 4 kanały łączności radiowej i ścisła dyscyplina rozmów radiowych. Kontrola przelotu nad punktami zwrotnymi będzie wykonywana wyłącznie przy pomocy dwóch aparatów fotograficznych typu Kodak INSTAMATIC 104, zamontowanych na każdym szybowcu. Koszt jednego aparatu około 10 dolarów. Filmy w specjalnych kasach mają być dostarczane bezpłatnie.

W ostatnim punkcie obrad dokonano wyboru przewodniczącego i biura Komisji Szybowcowej FAI. Przewodniczącym ponownie został A. Gehrig (Szwajcaria), wiceprzewodniczącym — J. Bojanowski, S. Kunz, P. Willis, a sekretarzem W. Grandjean.

Mgr inż. JULIAN BOJANOWSKI

WKLADKA do numeru 1 (1965) z 4 stycznia 1970 r. tygodnika „Skrzydlatą Polską”. Redaguje zespół „Skrzydlatej Polski” przy współpracy z Aeroklubem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

STYCZEŃ 1970 r.